



## Ежедневный мониторинг СМИ

01 МАРТА 2019

### ПУБЛИКАЦИИ

#### **ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЮРИЙ ПАВЛОВ; 2019.02.28; И ГОСПОДДЕРЖКА, И ГЧП; РАССМОТРЕНЫ ВОПРОСЫ РАЗВИТИЯ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА РЯЗАНСКОЙ ОБЛАСТИ**

**Министр транспорта РФ Евгений Дитрих** встретился с губернатором Рязанской области Николаем Любимовым. Обсуждались вопросы выполнения в Рязанской агломерации мероприятий национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Также был затронут вопрос реконструкции участка трассы Р-22 «Каспий» с 234-го по 250-й км. На встрече говорилось о необходимости повышения уровня безопасности дорожного движения на этом участке, оборудования его дополнительными элементами, предотвращающими ДТП.

Была достигнута договоренность о проработке дополнительных мер для безусловного выполнения поручения Президента России о приведении 50% региональной дорожной сети в нормативное состояние к 2024 году.

Темами для обсуждения также стали строительство второго и третьего этапов северного обхода Рязани в формате государственно-частного партнерства, возведение нового моста через Оку.

В числе прочих министр и губернатор рассмотрели вопрос целесообразности запуска дополнительных пригородных экспресс-поездов между Рязанью и Москвой с целью формирования более удобного расписания для пассажиров.

В тот же день в **Федеральном дорожном агентстве** прошла рабочая встреча руководителя **Росавтодора** Андрея Костюка и губернатора Рязанской области Николая Любимова по вопросам развития дорожного хозяйства в регионе. В заседании также приняли участие заместитель главы **Росавтодора** Евгений Туриев, начальник управления строительства и эксплуатации автомобильных дорог Андрей Шилов, руководитель управления регионального развития и реализации национального проекта Дмитрий Лаптев, начальник подведомственного **Росавтодору** ФКУ

Упрдор Москва – Волгоград Юрий Сорокин, заместитель председателя правительства Рязанской области Олег Харивский, и. о. **министра транспорта** и автомобильных дорог Рязанской области Даниил Рубцов.

Стороны обсудили вопросы финансирования дорожного хозяйства на ближайшие годы, перспективные региональные ГЧП-проекты и участие субъекта в национальном проекте «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

На сегодняшний день протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения на территории области составляет 522 км, из них 92% соответствуют нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационному состоянию.

Как сообщил Дмитрий Лаптев, в текущем году общий объем поддержки региона из федерального бюджета может составить более 2 млрд руб., из которых 168,5 млн руб. планируется израсходовать на строительство и реконструкцию дорог в сельской местности, 1,9 млрд руб. составит софинансирование дорожной деятельности в рамках исполнения национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

Кроме того, по словам Дмитрия Лаптева, в настоящее время **Федеральное дорожное агентство** подготовило предложения о выделении из федерального бюджета бюджету

Рязанской области дополнительных средств в виде иных межбюджетных трансфертов в размере 130 млн руб., которые должны быть направлены на продолжение строительства автодороги Шацк – Касимов на участке обхода Сасово. Эти средства также могут быть выделены уже в текущем году.

За эти деньги будущий подрядчик должен выполнить работы первой очереди с обустройством подъезда к трассе Сасово – Восход – Кадом в пределах Сасовского района. По расчетам регионального **министерства транспорта** совокупная протяженность дороги, включая подходы, составит более четырех километров.

Кроме задачи по строительству основной магистрали, на подрядчика планируется возложить возведение мостового перехода через реку Сасовка длиной 43 метра. Также компании нужно будет обустроить путепровод через железнодорожную линию.

«Нам необходимо завершить строительство обхода города Сасово, поскольку там порядка 6,5 тыс. единиц транспорта проходят ежедневно, и нам надо избавить город от этой не слишком комфортной ситуации», – подчеркнул глава региона.

По словам Николая Любимова, главная проблема для субъекта – сильная загруженность дорог областного центра. «Сеть автомобильных трасс города была сформирована почти 40 лет назад и в настоящее время практически исчерпала свою пропускную способность с учетом ежегодного роста транзитного трафика. В этой связи мы ведем подготовку перспективных дорожных ГЧП-проектов, реализация которых могла бы существенно улучшить ситуацию», – отметил он в своем выступлении.

В частности, как сообщил Николай Любимов, речь идет о проекте «Строительство автодороги Северный обход – Михайловское шоссе с подъездами к 7-му Мервинскому проезду и улице Островского в городе Рязани».

**Андрей Костюк** в свою очередь отметил, что перед тем как представить в **Росавтодор** итоговый пакет документов по данному инвестпроекту, администрации региона необходимо подробно проработать все имеющиеся варианты его реализации. Только на основании этого может быть подготовлено предложение для Правительства РФ о выделении государственного софинансирования в рамках государственно-частного партнерства.

При этом **Андрей Костюк** сделал акцент на том, что в период до 2024 года большая работа по снижению транспортной загруженности Рязанской области и Рязани, в частности, будет проведена федеральными дорожниками в рамках исполнения задач Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры.

Согласно комплексному плану до 2024 года в Рязанской области предусмотрена реализация следующих проектов на федеральной трассе М-5 «Урал»: реконструкция участка со 185-го по 188-й км и строительство южного обхода г. Рязань со 190-го по 210-й км.

<http://transportrussia.ru/item/4809-i-gospodderzhka-i-gchp.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.02.28; ФИНМОДЕЛЬ КОНЦЕССИИ ПО ПОРТУ ТАМАНЬ ПЛАНИРУЕТСЯ ПРЕДСТАВИТЬ В ПРАВИТЕЛЬСТВО В МАРТЕ – РОСМОРРЕЧФЛОТ**

Документы по финансово-организационной модели концессионного соглашения по проекту сухогрузного района порта Тамань планируется передать в правительство РФ в марте, сообщило официальное издание **министерства транспорта РФ** со ссылкой на замглавы **Росморречфлота РФ** (подведомственное **Минтрансу**) Надежду Жихареву.

По ее словам, ранее **Минтрансу** и **Росморречфлоту** было дано поручение дополнительно проработать модель с заявлявшимися ранее и новыми инвесторами.

Создание сухогрузного района морского порта Тамань предполагает строительство терминалов для перевалки балкерных и генеральных грузов. Таким образом, совокупная мощность сухогрузного района составит более 91 млн тонн в год.

Как сообщалось, вице-премьер РФ **Максим Акимов** на совещании о развитии порта Тамань в ноябре 2018 года поручил к середине января 2019 года подготовить доклад по общей модели проекта, параметрам организационно-финансового и технологического дизайна, писал «Коммерсантъ». Потенциальные инвесторы до 1 февраля должны были представить в правительство проекты инвестиционных соглашений с обязательствами по строительству морских терминалов и их обеспечению заявленными грузами, акционерного соглашения по условиям вхождения в уставный капитал «РМП-Тамань», а также основных условий концессионного соглашения, следовало из протокола совещания. Проектом предусмотрено строительство зернового терминала на 20 млн тонн, двух угольных терминалов по 12 млн тонн каждый, а также терминала минеральных удобрений и серы на 11 млн тонн и контейнерного терминала на 1,5 млн TEU (эквивалент 20-футового контейнера). В порту также предусмотрены мощности по перевалке руды и другого железорудного сырья.

Стоимость проекта оценивается в 232 млрд рублей, следовало из презентации **Минтранса**. Концессионером станет «РМП-Тамань». Сейчас в компании 100% принадлежат ФГУП «Росморпорт» (РМП). В дальнейшем у РМП останется 25%, а 75% получают инвесторы. **Министерству транспорта** поручено привлечь к строительству «технические и технологические мощности, задействованные на строительстве Крымского моста», то есть «Стройгазмонтаж» Аркадия Ротенберга, писала газета.

Готовность участвовать в проекте в качестве инвесторов терминалов выразили «Кузбассразрезуголь» (MOEX: KZRU) Андрея Бокарева, «Сибирская угольная энергетическая компания» (угольные терминалы) и «ЕвроХим» Андрея Мельниченко (терминал удобрений), «Металлоинвест» Алишера Усманова (перевалка руды) и «дочка» «Роснефти»- «РН-Бункер» (терминал нефтепродуктов), писала газета.

Как отмечает издание **Минтранса** в четверг, департамент государственной политики в области морского и речного транспорта **Минтранса** в течение двух недель намерен проанализировать существующую нормативно-правовую базу по гидротехническим сооружениям. По словам замглавы департамента Андрея Козлова, после этого совместно с **Росморречфлотом** и Ассоциацией морских торговых портов планируется составить план-график по совершенствованию этой базы.

### **РИА НОВОСТИ; 2019.02.28; МАРШРУТЫ 33 РОССИЙСКИХ РЕЙСОВ ИЗМЕНИЛИ ИЗ-ЗА КОНФЛИКТА ИНДИИ И ПАКИСТАНА**

Маршруты 33 рейсов пяти российских авиакомпаний изменены 28 февраля из-за конфликта Индии и Пакистана, сообщил замглавы **Минтранса** РФ Александр **Юрчик** в эфире телеканала «Россия 1».

«Сегодня 33 российских рейса у пяти авиакомпаний должны выполняться по уточнённым маршрутам, 29 уже вылетели, четыре выполняют свои полеты до конца дня», – сказал **Юрчик**.

В среду пакистанская армия заявила, что сбивла два индийских военных самолета, нарушивших воздушное пространство страны в спорном регионе Кашмир. МИД Пакистана заявил, что целью нанесения воздушных ударов по индийским самолетам в Кашмире была демонстрация «желания и готовности к самообороне». Позже власти Индии обнародовали свою версию, согласно которой истребитель ВВС Пакистана был сбит над Кашмиром в воздушном инциденте, в ходе которого Индия потеряла свой МиГ-21, а его пилот числится пропавшим без вести.

Позже представители ряда российских перевозчиков рассказали РИА Новости, что авиакомпании начали менять маршруты полетов из-за закрытия воздушного пространства Пакистана. В частности, по их словам, эта мера коснулась рейсов во Вьетнам и Таиланд.

<https://ria.ru/20190228/1551459558.html>

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/society/28/02/2019/5c7821a79a7947cfcba767e5>

<https://tass.ru/ekonomika/6172383>

<https://rg.ru/2019/02/28/piat-aviakompanij-rossii-izmenili-marshruty-iz-za-situacii-v-pakistane.html>

<https://www.kommersant.ru/doc/3897099>

<https://iz.ru/851401/2019-02-28/marshruty-33-reisov-iz-rossii-izmeneny-iz-za-konflikta-indii-i-pakistana>

<https://www.business-gazeta.ru/news/415283>

<https://www.kp.ru/online/news/3402058/>

<http://fedpress.ru/news/southern-asia/policy/2198834>

### **РОССИЯ 1 # ВЕСТИ; 2019.02.28; ВЛИЯНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ КОНФЛИКТОВ НА СТОИМОСТЬ ПОЛЕТОВ**

**В:** Десятки россиян сегодня не смогли вылететь из Дели. Почти на сутки задержаны рейсы Москва – Пхукет. Как закрытое небо меняет карту и стоимость полетов – изучила наш обозреватель Татьяна Ремизова.

- Татьяна, кого уже это затронуло?

**ТАТЬЯНА РЕМИЗОВА (ОБОЗРЕВАТЕЛЬ):** Эрнест, над Индией и Пакистаном ежегодно летают 1,5 миллиона российских туристов.

**АЛЕКСАНДР ЮРЧИК (ЗАМЕСТИТЕЛЬ МИНИСТРА ТРАНСПОРТА РФ):** Сегодня 33 российских рейса у пяти авиакомпаний должны выполняться по вот этим уточненным маршрутам. 29 уже вылетели, четыре выполняют свои полеты до конца дня.

**ТАТЬЯНА РЕМИЗОВА (ОБОЗРЕВАТЕЛЬ):** Закрытие воздушного экономического пространства Пакистана существенно изменило маршруты российских авиакомпаний на рейсах в Юго-Восточную Азию. Если раньше летели по прямой через Туркменистан, Афганистан, Пакистан и Индию, то теперь приходится брать правее – заходить в воздушное пространство Ирана и пересекать Аравийское море. Корректировку полетов уже пришлось сделать четырем авиакомпаниям Nordwind, «Россия», IFly и Azur Air. Azur накануне пришлось дозаправлять в Екатеринбурге два рейса – из Москвы во Вьетнам и из Петербурга в Таиланд. Авиакомпания «Россия» отправила самолеты на дозаправку в Арабские Эмираты и Ташкент, а борт Nordwind из Пхукета в Москву дополнительно приземлялся в Минводах.

**АЛЕКСАНДР СУХОРУКОВ (ДИРЕКТОР ПО СВЯЗЯМ С ОБЩЕСТВЕННОСТЬЮ АВИАКОМПАНИИ NORDWIND AIRLINES):** Те города, которая расположены в центральной части России и за Уралом, их корректировка не потребовалась, потому что изначально маршруты были проложены над Китаем – Уфа, Самара и рейсы в Шереметьево. Они потребовали соответственно измерения маршрута.

**АНАСТАСИЯ МАТЮШИНА (ДИРЕКТОР ПО СВЯЗЯМ С ОБЩЕСТВЕННОСТЬЮ АВИАКОМПАНИИ AZUR AIR):** Часть региональных маршрутов придется выполнять с технической посадкой для дозаправки. Поэтому авиакомпания, конечно, просит пассажиров принимать во внимание данные обстоятельства и с пониманием к ним относиться.

**ТАТЬЯНА РЕМИЗОВА (ОБОЗРЕВАТЕЛЬ):** Юго-Восточная Азия популярна, особенно зимой. В прошлом году Вьетнам посетили почти полмиллиона россиян, 200 тысяч – Индию, 40 тысяч отдохнули на Мальдивах. Ну а лидер, конечно, Таиланд, около миллиона россиян в год – второе направление после Турции.

**В:** Но удлинение маршрута – это ведь и дополнительный керосин, и зарплата для экипажа?

**ТАТЬЯНА РЕМИЗОВА (ОБОЗРЕВАТЕЛЬ):** А еще и дополнительное разрешение на пролет у других государств, тоже деньги.

В: Насколько подорожают путевки?

ТАТЬЯНА РЕМИЗОВА (ОБОЗРЕВАТЕЛЬ): Эрнест, возьмем самое популярное направление – Таиланд Сейчас стоимость одного авиакресла из Москвы в Таиланд и обратно составляет 500-600 долларов. Лишняя тысяча километров прибавит примерно 26 долларов. Но если это чартер, а путевка уже оплачена, пассажир ничего доплачивать не должен.

ЗАРИНА ДОГУЗОВА (РУКОВОДИТЕЛЬ ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА ПО ТУРИЗМУ): Дорога удлинится приблизительно на 1,5-2 часа. На стоимости это не сказывается. Стоимость тех турпакетов, которые были приобретены заранее остаются прежние.

ТАТЬЯНА РЕМИЗОВА (ОБОЗРЕВАТЕЛЬ): В **Минтрансе** заверили: билеты не подорожают, авиакомпании возьмут все расходы на себя.

В: Спасибо, Татьяна. Это была наш обозреватель Татьяна ремизова

ТВ:

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3121633>

### **МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2019.02.28; РАЗВИТИЕ КРУИЗНОГО ТУРИЗМА НА КАСПИИ, ИНФРАСТРУКТУРЫ И ОТРАСЛЕВОГО ОБРАЗОВАНИЯ ОБСУЖДЕНЫ В РАМКАХ РАБОЧЕЙ ПОЕЗДКИ ЮРИЯ ЦВЕТКОВА В АСТРАХАНЬ**

Форум по развитию круизного туризма в Волго-Каспийском бассейне, состояние инфраструктуры водного транспорта, потенциал отраслевого образования и судостроения оказались в центре внимания рабочей поездки в южный регион заместителя **министра транспорта РФ** – руководителя **Федерального агентства морского и речного транспорта** Юрия Цветкова. Глава воднотранспортной отрасли вместе с министром экономического развития РФ Максимом Орешкиным принял участие в пленарном заседании открывшегося здесь 26 февраля первого Межрегионального форума по вопросам развития круизного туризма на Волге и Каспии.

Для участия в форуме на астраханскую землю приехали представители 11 волжских и прикаспийских регионов РФ, судоходных и судостроительных компаний, инвестсообщества и отраслевых ассоциаций.

Как отметил во вступительном слове М.Орешкин, туризм является одним из направлений, которое должно помочь России сделать прорыв в выполнении стратегической задачи – повышении темпов роста экономики выше среднемирового уровня.

В свою очередь, Ю.Цветков рассказал о предпринимаемых по линии **Минтранса** и **Росморречфлота** шагах для развития круизного судоходства и водного туризма, в том числе, непосредственно в Волго-Каспийском бассейне, напомнил, что успешная реализация этих планов зависит от таких базовых факторов, как наличие развитой причальной инфраструктуры, безопасных судоходных путей и современного флота. Он также дал информацию о продвижении по каждому из этих направлений и проинформировал участников форума о развитии соответствующей нормативно-правовой базы.

В тот же день заместитель главы **Минтранса** в сопровождении руководителя ФГБУ «АМП Каспийского моря» Магомеда Абдулатипова, и.о. вице-президента Объединенной судостроительной корпорации Игоря Шакало и генерального директора Особой экономической зоны «Лотос» Сергея Милушкина посетил АО «ССЗ «Лотос», осмотрев ведущееся там строительство первого крупного отечественного круизного судна «Петр Великий» пр. PV300VD класса «река-море» и также первого в современной России речного круизного судна с колесным двигателем пр. ПКС 180 «Золотое кольцо». В формате оперативного совещания с представителями АО «ОСК», завода и ОЭЗ «Лотос»

были обсуждены вопросы завершающего этапа строительства, а также финансовой модели обеспечения новых круизных проектов.

Знакомство с коллективом, особенностями и условиями работы ФГБУ «Администрация морских портов Каспийского моря», стало следующим пунктом рабочей поездки Ю.Цветкова. В сопровождении руководителя ФГБУ М.Абдулатипова заместитель главы **Минтранса** – руководитель **Росморречфлота** посетил основные подразделения АМП, в том числе, его дежурные службы, провел совещание по текущим задачам учреждения, а также ознакомился с работой коллег-специалистов работающего в том же здании Астраханского филиала ФГУП «**Росморпорт**».

Завершением насыщенной астраханской программы Ю.Цветкова стало посещение подведомственного **Росморречфлоту** Каспийского института морского и речного транспорта (Астраханского филиала ВГУВТ). В сопровождении директора Института Ольги Карташевой, других сотрудников вуза он подробно осмотрел учебные помещения и обновленные учебные аудитории с новыми и историческими тренажерами факультета высшего образования, расположенного в признанном объектом культурного наследия регионального значения «Доме Тавризова». Одно из красивейших зданий дореволюционной Астрахани – доходный дом, построенный купцом-солепромышленником Артемием Тавризовым, усилиями руководства вуза во главе с О.Карташевой был за последние полтора десятилетия полностью отреставрирован и адаптирован для осуществления эффективной подготовки квалифицированных кадров для морской и речной отрасли.

Гостям продемонстрировали современную материально-техническую базу, методические разработки и планы дальнейшего развития интенсивного учебного процесса в рамках требований международной конвенции по подготовке будущих моряков. Новейшие лекционные аудитории с полным набором проекционного оборудования, специализированные лаборатории и мастерские, помещения для практических занятий, усовершенствованный планетарий, восстановленную историческую и новейшую тренажерную базу, дизельную лабораторию. Особый интерес и поддержку со стороны Ю.Цветкова вызвал накопленный в КИМРТ опыт успешного сотрудничества с представителями государств Каспийского бассейна в деле подготовки национальных специалистов водного транспорта.

<http://morvesti.ru/detail.php?ID=77392>

### **ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ДАРЬЯ РЫНОЧНОВА; 2019.02.28; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ УВЕЛИЧИТЬ СРОК ОЦЕНКИ УЯЗВИМОСТИ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

Срок оценки уязвимости транспортной инфраструктуры могут продлить до 5 месяцев, соответствующий проект постановления подготовил **Минтранс**, документ опубликован на портале проектов нормативно-правовых актов.

В настоящее время оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств проводится в течении 3 месяцев. **Минтранс** отмечает, что данный срок является недостаточным, так как проведение конкурсных процедур для привлечения специализированной организации может длиться 75 дней. На оценку уязвимости отводится при этом 30 дней.

По этой причине предлагается увеличить срок проведения оценки уязвимости для субъектов транспортной инфраструктуры (перевозчиков) до 5 месяцев.

<https://www.pnp.ru/politics/mintrans-predlozhit-uvelichit-srok-ocenki-uyazvimosti-transportnoy-infrastruktury.html>

### **РОССИЙСКОЕ СУДОХОДСТВО; 2019.02.28; БОЛЬШОЙ ПОРТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ И ПАССАЖИРСКИЙ ПОРТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ ОСНАСТЯТ МОРСКИЕ ПУНКТЫ ПРОПУСКА СИСТЕМАМИ ТЕЛЕНАБЛЮДЕНИЯ**

Санкт-Петербургским филиалом ФГКУ Росгранстрой 26 февраля 2019 года проведены заседания координационных советов морских пунктов пропуска Большой порт Санкт-Петербург и Пассажирский порт Санкт-Петербург, на которых обсудили оснащение пунктов пропуска мобильными инспекционно-досмотровыми комплексами (МИДК) и системами теленаблюдения. Представители стивидорных компаний отметили важность проведения работ по оснащению терминалов и озвучили намерения реализовать необходимые мероприятия до конца 2019 года.

Как сообщает пресс-служба Росгранстрой, на заседаниях утвержден персональный состав координационных советов на текущий год. Председателем традиционно избран директор Санкт-Петербургского филиала Росгранстрой Александр Сидоров. Заместителями – капитаны вышеуказанных портов и заместитель руководителя ФГБУ «АМП Балтийского моря».

Особое внимание в ходе встреч с участием представителей стивидорных компаний, осуществляющих внешнеэкономическую деятельности в морских портах, было уделено вопросам подключения площадок МИДК на терминалах пункта пропуска для работы в интересах таможенного органа. Инспекционно-досмотровые комплексы позволяют сканировать грузы, выявлять среди них опасные, запрещенные, способствуют сокращению времени проведения контрольных процедур и обеспечению безопасности границы.

Вместе с тем участники корсовета рассмотрели вопрос оснащения ряда терминалов системой телевизионного наблюдения в интересах пограничного органа.

В рамках исполнения постановления правительства Российской Федерации от 13.02.2019 № 144 «О внесении изменений в Правила осуществления контроля при пропуске лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных через государственную границу Российской Федерации» членами координационных советов обоих пунктов пропуска принято решение проработать предложения по внесению изменений и дополнений в технологические схемы указанных пунктов пропуска в целях их последующего их рассмотрения и утверждения.

<http://rus-shipping.ru/ru/infstruct/news/?id=36457>

### **ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.02.28; ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ ТЕРНИИ ВСЕ ЖЕ НЕ МЕШАЮТ РОСТУ ЧАСТНЫХ ИНВЕСТИЦИЙ В ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ**

Возвращаясь к ситуации, представленной в проекте Национального доклада, и проблемам, которые возникают при реализации транспортных проектов с использованием механизмов ГЧП («Перспективы развития инвестиционного рынка. Каковы они?», «ТР» № 52, 2018 г.), хотелось бы продолжить разговор на эту тему. Тем более что у ФАС есть большие претензии по существу самой обоснованности использования ГЧП при реализации социальных и транспортных проектов. Но обо всем по порядку.

Напомним, что вопросы ФАС к процедуре прохождения инфраструктурных проектов, реализуемых на принципах ГЧП, возникли, как известно, по поводу строительства частично платной дороги Стерлитамак – Магнитогорск длиной 171 км.

Концессию на строительство платной дороги в Башкирии выиграло ООО «Башкирдорстрой». Стоимость проекта – около 14 млрд руб., при этом 25% этой суммы вкладывал сам инвестор. Финансирование предоставлял Газпромбанк. Но после окончания строительства государство должно было возместить издержки на строительство и эксплуатацию дороги. ФАС, посчитав, что, все расходы ООО «Башкирдорстрой» компенсирует государство, аннулировала итоги конкурса на

строительство дороги. И Арбитражный суд Москвы встал на сторону антимонопольного ведомства, что взволновало рынок ГЧП. В ФАС посчитали, что если единственный источник финансирования – бюджет, то оформляться все должно как госзаказ и отбирать исполнителя следует по правилам контрактной системы. Госконтракты, как и концессии, возможны на 15-20 лет, кроме того, существуют контракты жизненного цикла. Не помогли в суде ООО «Башкирдорстрой» даже письма поддержки от Минэкономразвития, **Минтранса** России, **Росавтодора** и ГК «Автодор», которые не согласились с позицией ФАС по этому вопросу. Арбитры московского суда поддержали позицию Антимонопольной службы в том, что при полном государственном финансировании это не может считаться концессией. Аннулирование результатов одного конкурса – случай частный, хотя и с далеко идущими последствиями. И антимонопольное ведомство инициирует внесение изменений в концессионное законодательство. Заметим, что ФАС намерена пресекать практику 100%-ного возврата инвестиций за счет бюджета, а также ввести минимальный порог участия частного капитала в концессионных проектах. А это может привести к сжатию рынка концессий.

Доля участия бизнеса и государства рассчитывается исходя из экономики каждого проекта. В ряде случаев она будет более 50%, в других – 25%. Главные опасения рынка, если будут приняты изменения, в том, что это уменьшит круг инвесторов, которых и так немного. По данным Центра ГЧП, всего в России около 40 таких проектов, предусматривающих порядка 270 млрд руб. частных инвестиций, что обеспечит треть частных инвестиций в ГЧП. Если ФАС считает незаконными все концессии, где затраты инвестору компенсируются из бюджета, то под сомнением оказываются такие проекты, как «Платон», платная трасса Москва – Санкт-Петербург и ЦКАД, а также еще несколько крупных региональных проектов. К слову, аналогичные механизмы использовались для дорожного строительства в Австрии, США, Канаде и Великобритании.

Разница госзаказа и концессии в том, что регулирование и финансирование разные. Концессии заключаются по итогам или конкурса, или частной концессионной инициативы, при которой конкурс тоже возможен. Концессии по решению Правительства РФ разрешены, но пока есть только один пример – «Платон», а у регионов таких полномочий нет. Государство в основном осуществляет закупку у единственного поставщика. К моменту выступления ФАС поставщики без конкурса получили госконтрактов на 1 трлн руб. (23% всего госзаказа). В основном это закупки по решению Президента и Правительства РФ – 39% всех закупок у единственного поставщика. По мнению специалистов Минэкономразвития, решения ФАС снижают устойчивость института ГЧП, подрывают инвестиционную основу бизнеса.

Не лучшим образом политика ФАС скажется на рынке концессионных облигаций. В настоящее время в обращении находится 21 выпуск концессионных облигаций на сумму 80 млрд руб. Большую часть этих бумаг выкупили крупные пенсионные фонды. Для НПФ важно привязывать доходность к уровню инфляции, и это, как правило, реализовывалось через механизм фиксированных платежей из бюджета в виде платы концедента, которая учитывала эту минимальную для пенсионных денег доходность. Кроме того, соглашения предусматривали и гарантии минимальной доходности – условные обязательства бюджета заплатить, если доход концессионера будет ниже, чем установлен сторонами в соглашении, но из-за расширенного толкования позиции ФАС эти положения могут оказаться неприменимы.

Таким образом, в существующем законодательстве у участников и регуляторов рынка проектов ГЧП нет понимания правовой и экономической природы платы концедента. В законодательстве четко не прописаны понятия «реконструкция» и «эксплуатация». Требования к участникам конкурсов, соотнесение законодательства о концессиях и госзакупках также вызывают вопросы у заинтересованных сторон.



Эти основные проблемы были обозначены ФАС в начале 2017 года. Что изменилось к настоящему времени? В конце 2018 года, выступая на пленарном заседании III форума Центрального федерального округа по ГЧП, заместитель руководителя ФАС Рачик Петросян заявил, что механизм ГЧП и концессии не могут эффективно работать в условиях безнадежно устаревшего законодательства. «К сожалению, ситуация такова, что социальные и транспортные проекты ГЧП реализовываются по модели закупок, где заказчик в лице государства закладывает как минимальные характеристики и требования, так и все детали проекта, руководствуясь строго административной моделью принятия решений, а партнер выступает в роли подрядчика, что противоречит смыслу такого сотрудничества», – заявил заместитель руководителя ФАС. По его словам, преимущество ГЧП и концессий не только в привлечении частных средств, прежде всего – это качественные, современные решения и скорость реализации проекта. Коммерческий успех партнера напрямую зависит от востребованности проекта у потребителя. Именно в этом принципиальная разница между концессией и госзаказом. Получается, что от госзаказа требовать качественное и своевременное исполнение проекта необязательно. И, согласитесь, такая трактовка различий не объясняет, в чем различия концессии и госзаказа. И далее ясности не становится больше.

«Зоны ответственности частного сектора и государства должны быть разграничены, чтобы каждая из сторон могла максимально эффективно выполнить свою работу: государство – сформулировать задачу с точки зрения решения социальных проблем, бизнес – найти наилучшее решение с точки зрения технологий и стоимости. Механизмы концессии и ГЧП – это альтернативная модель реализации инфраструктурных задач, которая не может эффективно работать в условиях безнадежно устаревшего законодательства. Сегодня отсутствует элементарная электронная форма отбора партнера. Пока концессии и государственно-частное партнерство не будут снабжены управленческой инфраструктурой, все проекты будут штучными, и модель такого сотрудничества не найдет широкого применения», – заключил Рачик Петросян.

Таким образом, проблемы ГЧП 2017 года перекочевали в 2019 год. Так, законодательство о концессиях и ГЧП требует разграничения с закупочным законодательством, доработки в части установления прозрачной процедуры отбора партнера, включения положений об отложенных платежах (так называемой инфраструктурной ипотеке), предусматривающих оплату строительства объекта по истечении определенного времени и после сдачи этого объекта в эксплуатацию. Установление отложенных выплат из федерального бюджета в рамках «инфраструктурной ипотеки» позволит устранить смешение концессионных и закупочных процедур.

И в таких непростых условиях частные инвестиции в развитие национальной инфраструктуры растут.

По данным Национального центра ГЧП, несмотря на сокращение и очевидный недостаток бюджетного финансирования общественной инфраструктуры в России, количество инфраструктурных проектов, реализация которых осуществляется с использованием механизмов ГЧП, увеличивается. Начиная с 2014 года за год запускаются в среднем 550 проектов ГЧП, обеспечивая ежегодный приток частных инвестиций в 250 млрд руб.

Хотя количество проектов в 2017 году снизилось, все же сохранились те же объемы законтрактованных инвестиционных обязательств на уровне 270-288 млрд руб.

Ядро рынка проектов ГЧП формируется за счет проектов объемом свыше 1 млрд руб. Таких проектов сейчас – 158 с объемом инвестиций 1,7 трлн руб. Учитывая, что конечным пользователем инфраструктуры является население, интересным сравнительным индикатором может быть объем инвестиций, привлеченных в ГЧП-проектах, в расчете на душу населения. В этой части Россия пока отстает от большинства стран. Сравнение российских затрат по проектам ГЧП в расчете на душу населения с такими ведущими

странами, как Великобритания, не в нашу пользу, но в своей группе (Мексика, Китай, Индия) наша страна находится на приемлемом уровне.

Вот еще несколько фактов, характеризующих рынок проектов ГЧП.

Концессия по-прежнему остается основной формой реализации проектов ГЧП – 2496 инфраструктурных проектов (82,5%) прошли стадию коммерческого закрытия. Объем частных инвестиций в концессионных проектах превышает 619 млрд руб. (см. табл.).

Также в настоящее время реализуется ряд проектов (всего 410), которые имеют схожие с ГЧП признаки, но при этом структурированы в рамках иных организационно-правовых форм, например:

- долгосрочного инвестиционного соглашения и контракта жизненного цикла, заключаемых в рамках 223-ФЗ;
- контракта жизненного цикла в рамках 44-ФЗ;
- корпоративной формы, при использовании которой основные принципы долгосрочного партнерства зафиксированы в акционерных соглашениях или иных договорах;
- долгосрочного договора аренды публичной собственности, который подразумевает определенные инвестиционные обязательства арендатора (нормы ГК РФ и 135-ФЗ).

В таких проектах квази-ГЧП частные инвестиционные обязательства составляют 871,4 млрд руб.

Еще несколько интересных цифр о рынке ГЧП-проектов в России:

- 12 лет – средний срок проектов ГЧП, в иных формах – 13 лет;
- ПФО – округ с наибольшим количеством проектов ГЧП (по объему инвестиций – ЦФО);
- 1:4 – соотношение проектов ГЧП, инициируемых частной стороной, к проектам, запущенным публичными органами власти (559: 2137).

Так что рынок проектов на различных принципах ГЧП развивается во всех сферах и на всех уровнях.

\* \* \*

Проекты, реализуемые на принципах ГЧП, как известно, имеют ряд отличительных признаков: как правило, они социально направленные, капиталоемкие, имеют длительный срок реализации и при этом невысокую прибыльность. Но при этом частные средства, привлеченные с помощью механизма ГЧП, позволяют существенно облегчить нагрузку на бюджет, что очень важно в нынешней экономической ситуации. Правовое поле для эффективной работы ГЧП проработано как на федеральном уровне, так и на региональном. Формы ГЧП, развиваясь, представляют на рынок решения как уже существующие в мировой практике, так и новые. В процессе эволюции корректируются отдельные положения, регулирующие деятельность частных инвесторов. И хотелось, чтобы на пути эффективного механизма взаимодействия бизнеса и государства не создавались дополнительные, искусственные препятствия.

<http://transportrussia.ru/item/4812-zakonodatelnye-ternii.html>

### **ГУДОК; НАЗАРОВ ВЛАДИМИР; 2019.02.28; ЭНЦИКЛОПЕДИИ ТРАНСПОРТА**

Федеральное государственное бюджетное учреждение дополнительного профессионального образования «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте» (ФГБУ ДПО «УМЦ ЖДТ») выпустило в свет несколько новых изданий.

«История транспорта России» – так называется книга под общей редакцией Т.Л. Пашковой. Труд посвящен истории становления и развития всех видов транспорта нашей страны. На страницах издания наглядно демонстрируется эволюционный процесс исторического развития технического прогресса в транспортной сфере.

В работе по созданию книги принимал участие авторский коллектив из числа профессорско-преподавательского состава и научных работников транспортных

образовательных организаций, подведомственных **Минтрансу** России, **Росавиации**, **Росжелдору**, **Росморречфлоту**.

Свет увидело также переработанное и дополненное издание в двух томах под названием «Высокоскоростной железнодорожный транспорт. Общий курс» под общей редакцией И.П. Киселева. В нем освещены основные этапы развития и современное состояние высокоскоростных железных дорог в мире и России; рассмотрены вопросы проектирования и сооружения высокоскоростных железнодорожных магистралей (ВСМ), конструкционные особенности стационарных устройств, социально-экономические и экологические аспекты создания и эксплуатации ВСМ, в том числе в сравнении с нетрадиционными системами высокоскоростного сухопутного транспорта.

Авторы второго издания пособия учли, что за прошедшие 4 года высокоскоростное железнодорожное движение в мире получило значительное развитие: появились новые ВСМ, более совершенные технические устройства, включая новые модели высокоскоростного подвижного состава.

В общем курсе приведено большое количество схем. Значительно дополнены материалы разделов об устройстве рельсового пути, проведении изысканий, электроснабжении ВСМ и многих других.

<https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1455249>

### **РЖД-ПАРТНЕР; МОЖАРОВСКАЯ АЛЕКСАНДРА; 2019.02.28; ДОКУМЕНТ БЕЗ БУМАГИ**

На этой неделе в Москве прошел круглый стол «Электронный документооборот: как упростить организацию взаимодействия в транспортном секторе?» Участники мероприятия обсудили наиболее важные вопросы, связанные с этой тематикой, в частности готовность ведомств и транспортных компаний к переходу на электронный документооборот, последние тенденции, связанные с его внедрением, а также перспективы развития мультимодальных перевозок, связанные с безбумажными технологиями.

Уже не раз говорилось о том, что цифровая трансформация – это неизбежный тренд современности. По словам заместителя директора департамента программ развития **Министерства транспорта РФ** Евгения Ткаченко, необходимо четко понимать, что преобразования произойдут в ближайшее время неизбежно, это как новый технологический уклад. «В свое время было широко распространено передвижение на лошадях и газовое освещение, им на смену пришли автомобили и электричество. Сначала это было дорого и сложно в обращении, но затем пришло понимание того, что по-другому жить нельзя. Сейчас складывается аналогичная ситуация», – заявил он.

И цель здесь не просто вложить колоссальные средства и что-то создать – важно снизить издержки в таких категориях, как время и средства. А также научиться взаимодействовать с информационными системами, которые наделяют признаками искусственного интеллекта.

Независимый эксперт Елена Кунаева напомнила, что решение о переходе на электронный документооборот было принято в 2001 году, причем в отсутствие какого-либо правового поля. А через год уже было утверждено техническое задание на автоматизированную систему, с которой сейчас работают не только железнодорожники, но и таможенники, и налоговики.

Также она отметила, что переход на автоматизированные процессы, безусловно, сказывается на работниках компаний. По ее мнению, в каждой структуре должен появиться ответственный руководитель с полномочиями, которые позволят ему менять действующие технологические процессы внутри каждой структуры, принимать решения по перераспределению ответственности и функций среди персонала, поскольку, как мы все понимаем, электронный документооборот высвобождает время у специалистов. И

нужно понимать, что такие технологии могут вызывать сопротивление со стороны персонала, поскольку никто не хочет передавать свои функции.

Поэтому прежде чем усиливать взаимодействие в рамках электронных технологий в транспортном секторе в целом, нужно организовать серьезную работу по изменению процессов распределения ответственности между людьми внутри каждой компании – участника перевозочного процесса. В качестве примера она привела ОАО «РЖД», где существенно сократилось количество агентов, работающих над созданием документов. В компании была разработана специальная программа, в рамках которой видоизменение или полное исчезновение профессии происходило с учетом возможностей конкретного человека по переобучению, переводу его на другую работу и т. д.

В ОАО «РЖД» реализуется достаточно много проектов в этой сфере. Заместитель главного инженера ЦФТО ОАО «РЖД» Юрий Суродин сообщил, что в этом году должны уже на постоянной основе начаться грузовые железнодорожные перевозки в международном сообщении по электронным документам. С технологической точки зрения к этому процессу все готово.

Очень важным аспектом работы, по его словам, является электронизация бухгалтерской работы. И здесь также сделано много. В частности, начальник управления по экономике и финансовым расчетам ЦФТО ОАО «РЖД» Ольга Обморнова сообщила, что клиенты проявляют все больший интерес к оформлению бухгалтерских и налоговых документов в этом формате. И если год назад только 21% клиентов работали с электронными документами, то сегодня этот показатель составляет уже 51%. И более 66% электронных счетов-фактур выдано в электронном формате. Также более 50% клиентов уже получают акты сверки взаимных расчетов в электронном виде.

Но это не значит, что такие технологии развиваются только на железной дороге, другие виды транспорта тоже тяготеют к электронным технологиям, что особенно важно для организации бесшовных грузоперевозок. Е. Ткаченко считает, что для развития мультимодальных перевозок нужно организовать электронный документооборот между автомобильным и железнодорожным транспортом.

Он отметил, что в рамках развития электронного документооборота железнодорожникам нельзя упускать и автомобильный транспорт. Поскольку именно он, как правило, является начинающим или замыкающим при перевозках. «Мы будем переводить оформление автомобильных грузовых перевозок в электронный вид. И лучше сделать так, чтобы эти стандарты синхронизировались с железнодорожными. Безусловно, для железной дороги морская грузовая база ближе, чем автомобильная или, скажем, авиационная, но для мультимодальных перевозок нужно решать все вопросы в комплексе», – пояснил Е. Ткаченко.

О необходимости развития такого взаимодействия говорила заведующая научно-исследовательской лабораторией «Грузовая и коммерческая работа» РУТ МИИТ Вероника Нутович. Она сообщила, что сейчас лаборатория занимается автоматизацией производственной деятельности Центральной дирекции по управлению терминально-складским комплексом ОАО «РЖД». Если говорить о взаимодействии железнодорожного и автомобильного транспорта, то в случаях, когда РЖД как перевозчик берут на себя комплексную услугу, которая предполагает доставку груза от склада грузоотправителя до склада грузополучателя, в том числе и автомобильным транспортом, все оформление документов, которые с этим связаны, также ложится на плечи компании. И в этом случае оформление путевых листов синхронизировано с ЭТРАН. Если же РЖД привлекают сторонних автомобильных перевозчиков, то их документы в системе не отражены. «И здесь нужно реализовывать дальнейшее информационное взаимодействие. Но сейчас такая работа уже ведется», – добавила она.

Мало того, по словам В. Нутович, в текущем году запланирован вывод комплексной услуги по перевозке грузов с привлечением автомобильного транспорта на ЭТП ГП.

Представитель Ассоциации морских агентов Калининграда, Санкт-Петербурга и Юга России, директор проекта Single Window группы «Морской Экспресс» Владимир Коростелев считает, что для транспортного сектора нужно формировать единое информационное пространство – национальную (или межгосударственную) модель данных. На ее основе можно будет разработать и внедрить стандартные электронные сообщения грузовых документов и перейти от традиционного бумажного документооборота к электронному обмену данными при внутренних и международных мультимодальных перевозках.

В этой связи нужно будет разработать и утвердить форматы сообщений электронного обмена данными для транспортных документов и документов о пересечении границы. Также нужно будет разработать нормативно-правовые акты об утверждении форматов и структуры вышеуказанных электронных сообщений и согласовать его с причастными федеральными органами исполнительной власти и государственного контроля.

<http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/comments/dokument-bez-bumagi/>

### **ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.02.28; КРЕМЛЬ БУДЕТ ОЦЕНИВАТЬ ГУБЕРНАТОРОВ ПО КАЧЕСТВУ ДОРОГ; РУКОВОДИТЕЛЯМ НЕКОТОРЫХ РЕГИОНОВ ПРЕДСТОИТ КАРДИНАЛЬНО УЛУЧШИТЬ СОСТОЯНИЕ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА**

«Ведомости» выяснили, как губернаторы будут выполнять наказ Владимира Путина по ремонту дорог и в каких регионах к концу 2024 г. будут лучшие трассы.

«Нужно, чтобы состояние дорог было постоянно в центре вашего внимания», – призывал президент руководителей регионов в послании к Федеральному собранию, обещая удвоить расходы на дороги. В центре внимания окажутся и сами губернаторы: к концу 2024 г. нормативам должна соответствовать половина сети региональных трасс – сейчас таких около 500 000 км.

Состояние дорог – один из критериев в методике оценки эффективности губернаторов. Ее проект Минэкономразвития отправило в правительство, часть, посвященную дорогам, готовил **Минтранс**. Представители обоих министерств вчера не ответили на запрос «Ведомостей», подлинность документа, с которым ознакомились «Ведомости», подтвердили несколько чиновников.

Оценивать губернаторов будут по выполнению федерального проекта «Дорожная сеть» (входит в нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги»). На него государство потратит 4,4 трлн руб., в том числе 300 млрд – федеральный бюджет, он также передает регионам доходы от топливного акциза. В 2017 г. доходы региональных дорожных фондов составили 624,6 млрд руб. Поддерживать дороги и проводить текущий ремонт регионы должны из своих денег, федеральные они получают на полноценное обновление – реконструкцию, пояснил федеральный чиновник. Пусть даже прибавка на дороги небольшая, изменения институциональные, говорит директор Института транспорта Высшей школы экономики Михаил Блинкин: с перераспределением топливного акциза у регионов появятся ресурсы, которые намного проще использовать, чем федеральные субвенции.

По методике самый высокий балл (0,5) губернаторы могут получить за ремонт региональных трасс, 0,35 – за ремонт дорог в агломерациях, где живет более 200 000 человек, за снижение доли перегруженных дорог – 0,15. Если план удастся выполнить более чем на 90%, губернаторы получают очень высокие баллы. Если не удастся добиться выполнения и на 80% – оценки сильно падают.

Правительство и регионы готовы даже перевыполнить план Путина, приведя в нормативное состояние не половину сети региональных дорог, а 50,9%, говорится в паспорте проекта «Дорожная сеть». На конец базового для программы 2017 года в нормативном состоянии было 43,1% региональных дорог. Без перегрузок сейчас работают

дороги в 22 регионах, к концу 2024 г. их должно быть 27. Больше всего перегруженных дорог в Чувашской республике (29,8%). Значительно они перегружены во Владимирской области, Дагестане, Ингушетии, Крыму, Ханты-Мансийском автономном округе, Томской области.

Требования к дорогам в агломерациях единые: минимум 85% асфальтового покрытия должно соответствовать нормативам. А вот по региональным дорогам будут индивидуальные планы: 21 региону, например Тверской, Архангельской, Оренбургской областям, и не придется приводить в нормативное состояние половину дорог.

В Костромской области и в Республике Алтай лишь каждый пятый километр регионального асфальта был в нормальном состоянии в конце 2017 г. – к 2024 г. должен быть каждый второй. В Калмыкии без проблем проехать можно было лишь по одной дороге из 10 (11,8%), их доля должна вырасти почти в 5 раз. Более чем втрое вырастет сеть дорог в нормативном состоянии в Ненецком автономном округе (с 17,25 до 63,1%), вдвое – в Рязанской, Архангельской, Кировской, Томской областях. А дороги Марий Эл ждет преобразование: лишь 1,19% дорог были в нормативном состоянии, а через шесть лет должно оказаться 35,12%. Грунтовые дороги учитывались в общей протяженности, поясняет федеральный чиновник.

«Регионы стартуют с разных позиций», – указывает вице-президент Центра экономики инфраструктуры Павел Чистяков, средства на проект распределялись так, чтобы как можно больше людей почувствовали изменения. За строительный сезон средний регион с протяженностью дорог около 5000-6000 км должен будет приводить в нормативное состояние 300 км асфальта, говорит федеральный чиновник: больше не смогли бы «переварить» строители, создавался бы искусственный дефицит подрядчиков, а цены на их услуги резко выросли бы.

Вице-премьеры и губернаторы обсудили готовность регионов к экономическому прорыву. Худшие дороги по итогам 2024 г. будут в Тверской, Архангельской, Оренбургской областях, на последнем месте будет Саратовская – всего четверть дорог будет приведена в нормативное состояние (сейчас 9%). Лучшими дороги будут в регионах, где они и так хорошие, – там улучшения окажутся минимальными: в Ханты-Мансийском автономном округе, Амурской и Магаданской областях, в Красноярском крае – 85,7%.

В превосходном состоянии будут региональные дороги и двух кавказских регионов – Ставропольского края (77,6%) и Ингушетии (75,8%). Если в регионе половина и более дорог в нормативном состоянии (например, Хакасия или Белгородская область) – их состояние улучшится минимально. Федеральная поддержка этих регионов будет исчисляться десятками миллионов рублей в год, объясняет региональный чиновник.

«Если у региона уже половина хороших дорог, значит, он справляется сам, деньги нужно добавить в медвежьи углы», – говорит Чистяков. Москва, Московская область, Санкт-Петербург и Ленинградская область в методике не учтены: у этих регионов нет КРІ по участию в проекте «Дорожная сеть».

Показатели, которые заложены в проекте, реалистичны, достижимы и хорошо просчитаны, считает Блинкин. «На ремонт дорог с конца прошлого года пошли колоссальные деньги, миллиарды рублей», – доволен финансированием губернатор одного из регионов центральной части России. Но трудно планировать финансирование, жалуется **министр транспорта** одного из регионов, нацпроекты рассчитаны на шесть лет, а бюджет принимается только на три. Кроме того, федеральная помощь на ремонт аварийных мостов важнее, чем на ремонт дорог, а региональные мосты проектом «Дорожная сеть» не охвачены, говорит он. **Минтранс** бился за включение мостов в программу, говорит Чистяков.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/02/28/795420-dorog>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.02.28; ПУТИН СЧИТАЕТ ОЧЕНЬ ВЫСОКИМ ЧИСЛО РОССИЯН, ПОГИБАЮЩИХ В ДТП**

Президент РФ Владимир Путин считает неоправданно высоким и трагическим количество погибающих ежедневно в ДТП россиян.

«Ситуация на дорогах, несмотря на определенные улучшения, по-прежнему остается сложной. Каждый день в ДТП погибают почти 50 и получают ранения около 600 человек. Это очень много, трагически много», – сказал глава государства в четверг на расширенном заседании коллегии МВД России.

По его словам, в прошлом году в стране были приняты меры по сокращению аварийности при пассажирских перевозках. «Как результат число погибших в ДТП по вине водителей автобусов уменьшилось на 17% – это хороший результат. Спасибо вам за это», – отметил В.Путин, обращаясь к участникам коллегии.

Тем не менее, подчеркнул он, «общее количество таких дорожных происшествий не уменьшается пятый год подряд», и в этой связи попросил сотрудников МВД принять дополнительные меры в этом направлении.

«Необходимо последовательно развивать технические средства контроля за соблюдением правил дорожного движения, расширять возможности систем автоматической фото- и видеофиксации правонарушений, предъявлять повышенные требования к сдаче правил дорожного движения и выдаче водительских прав», – сказал глава государства.

### **КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.03.01; КОНЕЧНАЯ АВТОБУСНАЯ ИНСТАНЦИЯ; ПЕРЕВОЗЧИКАМ ДАЛИ 120 ДНЕЙ НА ПОЛУЧЕНИЕ ЛИЦЕНЗИЙ, НО ПРАВИТЕЛЬСТВО НЕ РЕШИЛО, КАК ИХ ВЫДАВАТЬ**

1 марта вступает в силу закон, вернувший лицензирование заказных автобусных перевозок. Документ разработан для усиления контроля за перевозчиками: по вине водителей автобусов ежегодно происходит более 5 тыс. ДТП. Теперь правительство должно утвердить порядок выдачи лицензий, но принятие документа затянулось из-за споров **Минтранса** и Минэкономики. 28 февраля президент Владимир Путин потребовал принять «дополнительные меры» для снижения аварийности с автобусами.

Вступающий в силу закон внес изменения в Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, закон «О лицензировании отдельных видов деятельности» и другие документы. Поправки вводят обязательное лицензирование автобусных перевозок. Оно, напомним, существовало до 2011 года, но затем был принят закон, сделавший лицензию необязательной, если компания перевозит пассажиров по заказам или для «обеспечения собственных нужд». Смягчение правил задумывалось для либерализации рынка, но по факту владельцы автобусов стали под видом заказных выполнять регулярные перевозки, перестали получать лицензии и вообще вышли из-под контроля. В 2016 году проблема рассматривалась на Госсовете по безопасности дорожного движения, по итогам обсуждения Владимир Путин поручил вернуть лицензирование автобусных перевозок. Только в 2018 году Госдума приняла необходимый закон, который и вступил в силу.

Президент Владимир Путин, выступая на расширенной коллегии МВД, снова затронул эту тему.

В прошлом году были приняты серьезные меры по сокращению аварийности при пассажирских перевозках, – заявил он. – Число погибших в ДТП по вине водителей автобусов уменьшилось на 17%. Это хороший результат. Однако обращаю внимание: общее количество таких дорожных происшествий не уменьшается пятый год подряд. Прошу принять дополнительные меры на этом направлении».

По данным ГИБДД России, в 2018 году в России произошло 5,8 тыс. ДТП по вине водителей автобусов (прирост 3,7%). Кроме того, сейчас из 890 тыс. автобусов половина принадлежит физлицам: многие перевозчики специально перерегистрируют машины,

чтобы уходить от лишних налогов и ответственности. **Минтранс** и ГИБДД решение этой проблемы пока не придумали, хотя была идея запретить регистрировать автобусы на «физиков».

На оформление лицензии у компаний есть 120 дней, то есть до июля. Порядок получения документов будет закреплен «положением о лицензировании» (постановлением правительства), первую версию которого **Минтранс** подготовил еще в прошлом году. Но недавно Минэкономики подвергло документ критике («Ъ» рассказывал об этом 23 января) и вынесло отрицательное заключение. По мнению ведомства, перевозчики могут понести серьезные расходы, поскольку им надо будет, в частности, пройти процедуры категорирования каждого автобуса и оценки его уязвимости с точки зрения транспортной безопасности (например, в случае нападения террористов). На сбор необходимых документов нужно порядка полугода, жаловались участники рынка. Общий ущерб для рынка Минэкономики оценило в 6 млрд руб.

Документ сейчас «отрабатывается в аппарате правительства», заявили «Ъ» в пресс-службе **Минтранса**. Проект «дорабатывается с учетом замечаний и транспортного сообщества», рассказали в пресс-службе Минэкономики. Спорные нормы, включая категорирование и оценку уязвимости, скорее всего, уберут, говорит источник «Ъ», знакомый с ситуацией.

Между тем отсутствие действующего положения о лицензировании может создать проблемы для компаний, которые только выходят на рынок заказных перевозок, считает директор Объединения автопассажирских перевозчиков Татьяна Ракулова. Раньше для выполнения заказной перевозки достаточно было подать уведомление, действовавшее 90 дней (если получено до 1 марта). Теперь это запрещено, нужна лицензия, а получить ее нельзя. «Если перевозчик недобросовестный, он просто купит эту лицензию и все равно продолжит ездить с нарушениями, попадать в ДТП и калечить пассажиров,- считает гендиректор транспортной компании «Росатранс» Олег Горелов.- Никакого усиления контроля не произойдет. Первозчик порядочный и добросовестный и без всяких лицензий работает аккуратно».

<https://www.kommersant.ru/doc/3897093>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/02/28/zakaznye-avtobusy-bez-licenzii-budut-vne-zakona.html>

<https://tass.ru/ekonomika/6166899>

### **BUSINESS FM; 2019.02.28; ПРАВИЛА АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК УЖЕСТОЧАЮТСЯ**

С 1 марта изменяются правила лицензирования перевозок на автобусах. Если раньше лицензия не требовалась при перевозке пассажиров по заказам и перевозки для собственных нужд организации, то теперь исключение делается только для автобусов государственных служб, таких как пожарная охрана, скорая медицинская помощь, полиция.

Пока известно лишь то, что теперь для получения лицензии автобус должен быть оборудован цифровым тахографом и системой определения места нахождения ГЛОНАСС. Но порядок, в котором будут прописаны все требования, правительство лишь должно утвердить.

Профессиональное сообщество находится в определенной растерянности, говорит президент некоммерческого партнерства «Единая транспортная система «Автобусные линии страны» Борис Лоран:

«До сегодняшнего момента не получили никаких разъяснений, как это проходить, у нас один большой немой вопрос. Все недостающие документы, которые обсуждались, не знаем, они сделаны или нет, как это будет сделано — для нас большая загадка. Заказные автобусы в основной массе — это псевдозаказные, те, которые регулярными перевозками под этим прикрытием занимались. Есть нелегальные и недобросовестные перевозчики, а



есть те, кто банально не получил официальные документы из-за того, что масса остановочных пунктов не была внесена в реестр. Для тех, кто занимался заказами туристическими и всеми прочими, особо ничего не изменится, а вот для тех, кто в эту брешь проскакивал, начнутся проблемы. То есть нивелируется ответственность добросовестной части рынка с недобросовестной».

На получение лицензии отводится четыре месяца. Ее отсутствие будет грозить гражданам и должностным лицам штрафом до 50 000 рублей, индивидуальным предпринимателям — до 100 000, а юридическим лицам до 400 000. При повторном нарушении штрафы будут те же, но с конфискацией транспортного средства.

<https://www.bfm.ru/news/408193>

### **КОММЕРСАНТЪ; ВЛАДИСЛАВ НОВЫЙ, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.03.01; «ПЛАТОН» ПОКАЖЕТ ДОРОГУ В КИТАЙ; ОПЕРАТОР СИСТЕМЫ СБОРА ПЛАТЫ С ГРУЗОВИКОВ ПРОТЕСТИРУЕТ ГЛОНАСС И WEIDOU**

Компания «РТ-Инвест Транспортные системы» (РТИТС) «Ростеха» и Игоря Ротенберга станет оператором пилотной зоны новой системы грузовых и пассажирских перевозок между Россией и Китаем. Она будет базироваться на навигационных системах двух стран – российской ГЛОНАСС и китайской BeiDou. За счет участия в проекте РТИТС, выступающая оператором системы сбора платы с грузовиков «Платон», рассчитывает получить дополнительные функции, считают эксперты.

Оператор системы «Платон» компания РТИТС (50% принадлежит «дочке» «Ростеха», 23,5% – Игорю Ротенбергу) предложила правительству назначить ее оператором пилотной зоны системы навигационно-информационного обеспечения перевозок между Россией и Китаем, говорится в проекте распоряжения премьер-министра РФ Дмитрия Медведева (есть у “Ъ”). Испытания будут проходить с использованием технологий спутниковых навигационных систем – российской ГЛОНАСС и китайской BeiDou. РТИТС готова стать оператором пилотного проекта на безвозмездной основе, как и перевозчики, которые изъявляют желание в нем поучаствовать, следует из документа. С российской стороны предполагается тестирование 80 бортовых устройств, из которых 60 установят на грузовики и 20 – на пассажирские автобусы.

Пилотная зона пройдет по автомобильным маршрутам, которые проходят через пункты пропуска Краскино-Хуньчунь и Полтавка-Дуннин.

Представитель вице-преьера **Максима Акимова** подтвердил “Ъ” подготовку распоряжения. Тестовые испытания с использованием ГЛОНАСС и BeiDou будут проведены в марте 2019 года в рамках межправительственного соглашения России и Китая о международном автомобильном сообщении, уточнил он. «Будет использована инфраструктура государственной системы «Платон»», – подтвердил представитель господина **Акимова**.

«В силу этого функции оператора пилотной зоны будет осуществлять РТИТС на безвозмездной основе», – заявил представитель господина **Акимова**. При использовании устройств «Платон» органы власти Китая, а в перспективе и владельцы грузов, смогут получать юридически значимые данные о движении транспортных средств, а это «залог безопасности, прозрачности и привлекательности маршрутов через Россию», добавил замглавы **Минтранса** **Алексей Семенов**.

Идея создания IT-системы с использованием ГЛОНАСС и BeiDou, которые гарантированно будут работать для российских и китайских потребителей, обсуждается уже несколько лет, говорит член Экспертного совета при правительстве Андрей Ионин:

«Что бы ни случилось с американской GPS и европейской Gallileo, гражданские потребители должны иметь надежный сигнал».

При наличии бортового оборудования «Платона» реализовать эту задачу будет гораздо дешевле, чем с помощью любых других решений, полагает он.

В «Платоне» уже зарегистрированы почти 200 12-тонных грузовиков из Китая, РТИТС протестировала информационный обмен между российской и китайской сторонами и готова к реализации пилотного проекта, сообщил гендиректор РТИТС Антон Замков. Собеседники “Ъ” не знают, претендовали ли на роль оператора пилотной зоны другие компании, кроме РТИТС. АО «ГЛОНАСС» непосредственно в тестировании участие не принимает, сообщили в пресс-службе компании.

Гендиректор грузоперевозчика «Рустрас-Спедишн» Кондратий Гайкевич рассказал, что его компания, скорее всего, будет участвовать в тестовом проекте и уже покупает специализированный подвижной состав. Драйверов роста в России в этом году немного, Китай может стать одним из них, считает он. При этом если раньше грузовики доезжали только до приграничных складов в Китае, в рамках проекта появится возможность заезжать вглубь страны, уточняет господин Гайкевич. Впрочем, экономика работы в Китае ему пока непонятна.

Нам, чтобы ехать в Китай, нужна их навигационная система, а им – наша. Докупать новые модули никто не хочет»,- рассуждает он.

Президент НП «ГЛОНАСС» Александр Гурко сомневается в необходимости тестирования возможностей ГЛОНАСС и BeiDou. «Уже около четырех лет все современные навигационные приемники, смартфоны, телематические устройства поддерживают ГЛОНАСС, GPS, BeiDou и Galileo. Их тестировать не надо»,- полагает он. С помощью участия в проекте РТИТС как оператор «Платона» пытается получить дополнительные функции, кроме системы взимания платежей, и расширить объем услуг перевозчикам, не исключает Александр Гурко, но какие это могут быть услуги, пока неясно.

<https://www.kommersant.ru/doc/3897135>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.01; РОССИЯ ГОТОВИТСЯ РАТИФИЦИРОВАТЬ СОГЛАШЕНИЕ С КИТАЕМ В ОБЛАСТИ ПРИМЕНЕНИЯ НАВИГАЦИОННЫХ СПУТНИКОВЫХ СИСТЕМ ГЛОНАСС И «БЭЙДОУ»**

Подготовлен проект указа президента РФ о ратификации российско-китайского соглашения о сотрудничестве в области применения глобальных навигационных спутниковых систем ГЛОНАСС и «Бэйдоу» в мирных целях.

В настоящее время проект указа размещен на федеральном портале проектов нормативных правовых актов.

Само соглашение было подписано в ноябре 2018 года в Пекине в ходе 23-й регулярной встречи глав правительств России и Китая.

Документ предполагает создание организационной и правовой основ для взаимовыгодного сотрудничества по совместному использованию глобальных навигационных спутниковых систем ГЛОНАСС и «Бэйдоу» и их функциональных дополнений в мирных целях, развитию навигационных технологий, использующих системы ГЛОНАСС и «Бэйдоу», а также по обмену опытом в области гражданского применения спутниковой навигации.

После ратификации соглашения, на территориях России и Китая появятся измерительные станции обеих систем, что позволит им работать на территории РФ и КНР. Документ также предполагает сотрудничество в разработке и производстве гражданского навигационного оборудования, использующего системы ГЛОНАСС и «Бэйдоу», а также в разработке российско-китайских стандартов по применению навигационных технологий, использующих обе системы, в частности, стандартов по контролю и управлению транспортными потоками, пересекающими российско-китайскую границу.

Навигационные данные пользователям обеих систем будут предоставляться бесплатно. Реализация положений соглашения позволит пользователям ГЛОНАСС получать навигационные услуги на территории Китая, пользователи из КНР смогут пользоваться услугами «Бэйдоу» в России.

В настоящее время проект указа проходит антикоррупционную экспертизу, после чего будет доработан и направлен на дальнейшее согласование и утверждение.

### **КОММЕРСАНТ КРАСНОДАР; АННА ПЕРОВА; 2019.02.28; ЗЕРНОВОЗЫ ДОЕХАЛИ ДО ВОЛОНТЕРОВ; ВОДИТЕЛИ ЮГА РОССИИ ПОДКЛЮЧИЛИ К БОРЬБЕ С ЗЕРНОТРЕЙДЕРАМИ ДОБРОВОЛЬЦЕВ**

Водители зерновозов, не добившись своими забастовками повышения тарифов на свои услуги, решили теперь отправить волонтеров к владельцам грузов и транспортным компаниям, согласившимся работать на существующих условиях. Ассоциация «Грузавтотранс» теперь будет собирать все сообщения добровольцев о фактах перегруза и направлять информацию в контролирующие органы.

В Краснодарском крае с 1 марта начинается акция «Общественный контроль против перегруза», сообщил “Ъ” президент ассоциации «Грузавтотранс» Владимир Матягин. Две мобильные группы волонтеров начнут дежурить на маршрутах движения зерновозов, в частности на подъездах к терминалам и рядом с пунктами весогабаритного контроля.

Волонтеры из числа водителей грузовиков подготовили светоотражающие жилеты с надписью «Общественный контроль» и такие же знаки на своих автомобилях.

По словам Владимира Матягина, гражданские активисты намерены выявлять автомобили, идущие с перегрузом, и фиксировать каждый случай фотографиями и видеосъемкой. «Перегруженный автомобиль можно выявить визуально, и служебная инструкция предписывает сотрудникам **Ространснадзора** действовать именно так, однако на практике мы видим, что машины с перегрузом беспрепятственно минуют все посты,- отметил господин Матягин.- Волонтеры намерены следить за тем, как реагируют на перегруженные машины сотрудники ДПС и **Ространснадзора**, если реакции не будет – мы планируем сообщать о каждом случае в прокуратуру и службу собственной безопасности МВД».

Также волонтеры намерены присутствовать при прохождении зерновозами весового контроля.

«Мы не согласовывали этот вопрос с контролирующими органами, но, как нам кажется, если сотрудникам пунктов весогабаритного контроля нечего скрывать, они не будут против присутствия волонтеров "Грузавтотранса" при взвешивании»,- добавил Владимир Матягин. Помимо Краснодарского края активисты «Грузавтотранса» намерены выставить посты общественного контроля в Ростовской области.

Как ранее сообщал “Ъ”, акции протеста водителей зерновозов начались на юге России во второй половине января. Водители собирались группами вблизи элеваторов и погрузочных терминалов, убеждая своих коллег не соглашаться на низкие расценки на свои услуги. По словам инициаторов акции, на протест их толкнула критическая ситуация на рынке перевозок, когда расценки на транспортные услуги не позволяют работать даже с минимальной рентабельностью. Активисты утверждают, что вести переговоры с грузоотправителями об установлении приемлемых цен им мешают штрейкбрехеры – водители машин, готовые возить зерно по низкой цене большими партиями, что достигается за счет существенного перегруза машин. Общественная кампания против перегруза машин, по мнению активистов «Грузавтотранса», должна стать первым шагом в наведении порядка в сфере перевозок зерна.

<https://www.kommersant.ru/doc/3896852>

### **ИЗВЕСТИЯ; 2019.03.01; УДЕРЖАТЬСЯ В ПОТОКЕ; АДВОКАТ АНАТОЛИЙ КУЧЕРЕНА – О ТОМ, ПОЧЕМУ НОВЫЕ СКОРОСТНЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ НЕ ПРИВЕДУТ К СНИЖЕНИЮ АВАРИЙНОСТИ**

Многочисленные реформы дорожной отрасли, начиная с упразднения дорожных фондов в 2001 году и заканчивая их последующим частичным восстановлением, пока не привели к

радикальной смене ситуации, хотя в ряде регионов наблюдаются заметные изменения к лучшему. Более того, на российских дорогах правят бал главным образом сильно подержанные российские автомобили и иномарки, эксплуатация которых зачастую небезопасна.

Сочетание двух негативных факторов – низкого качества дорог и износа эксплуатируемых автомобилей – порождает высокую аварийность, приводящую к многочисленным человеческим жертвам.

Нельзя сказать, что для улучшения ситуации на дорогах вообще ничего не делается. Благодаря ряду мер, число погибших в ДТП в 2018 году снизилось по сравнению с 2000 годом с 25 594 до 16 600 человек, число раненых – с 179 401 до 168 146 человек. Однако эти цифры всё равно ужасают: за один год на российских дорогах гибнет больше людей, чем за 10 лет участия Советской армии в войне в Афганистане.

Можно, конечно, утешать себя мыслью о том, что в мире есть страны, где смертность на дорогах многократно выше. Так, в Индии в результате ДТП гибнет не менее 150 тыс. человек в год, в Китае, по различным сведениям, от 58 тыс. до 160 тыс., в США – около 40 тыс. человек. Однако и население этих государств значительно превышает российское. В то же время в странах Западной Европы, на которые в этом плане нам и следует ориентироваться, число погибших и пострадавших в ДТП значительно ниже, чем в России.

Вполне понятно и оправданно желание руководства страны и местных властей снизить аварийность на дорогах. Однако средства, которые для этого используются, порой вызывают в обществе острые дискуссии.

Вот недавний пример. 14 декабря прошлого года правительство РФ поручило МВД и **Минтрансу** подготовить предложения по изменению Кодекса об административных правонарушениях. В частности, до 1 марта этого года соответствующие ведомства должны представить предложения по внесению изменений, устанавливающих административную ответственность за превышение скорости на величину не менее 10, но не более 20 км/ч.

Предположим, вы едете по дороге, на которой установлен знак, ограничивающий максимальную скорость движения 60 км/ч. Согласно действующему законодательству, вы будете привлечены к административной ответственности в том случае, если скорость движения вашего автомобиля составит 80 км/ч и выше. По новым правилам, если они вступят в силу, вы подвергнетесь наказанию, если будете двигаться со скоростью 70 км/ч. Многие считают, что предлагаемые новации разумны. В самом деле, если установлен знак ограничения скорости 60 км/ч, зачем ехать со скоростью 79 км/ч? По их мнению, предлагаемые меры повысят дисциплину водителей и снизят аварийность. Вполне возможно, что это действительно так и будет. Однако большинство водителей – люди вполне разумные, дорожащие собственной жизнью и жизнью окружающих. Конечно, встречаются и злостные нарушители, для которых пронестись со скоростью молнии на своем болиде на глазах у изумленных водителей, пешеходов и сотрудников ГИБДД – «дело чести, доблести и геройства».

Но на таких людей не действуют вообще никакие меры, кроме лишения водительских прав. В данном случае речь не о них. Обычно водители движутся со скоростью, соответствующей дорожным условиям, таким образом, чтобы не «выпадать» из общего потока. Если, например, при ограничении скорости 60 км/ч большинство автомобилей движутся со скоростью 75 км/ч, что по нынешним правилам допустимо, вам нет никакого смысла ехать медленнее других, поскольку вас будут постоянно обгонять, подрезать и в конце концов вы попадете в ДТП. Вообще одно из условий безопасного вождения – быть «как все», не выделяться из общей массы водителей ни излишней стремительностью, ни раздражающей тихой скоростью.

Поэтому неудивительно, что больше всего превышений скорости приходится на такие участки дорог, где ограничения установлены без достаточных на то оснований. Скажем, на одной из платных магистралей, где разрешенная скорость составляет 110 км/ч, установили временные знаки ограничения скорости: 90 км/ч, 70 км/ч и 50 км/ч. Рядом с последним знаком была установлена камера, фиксирующая превышение. Многие водители эти знаки игнорировали и продолжали двигаться со скоростью свыше 100 км/ч, после чего подвергались внушительным штрафам. Но дело здесь, по-видимому, не в безответственности водителей, а в том, что они не видели объективных факторов, требующих снижения скорости.

В таких случаях невольно возникает мысль, что цель принимаемых мер – не столько обеспечение безопасности движения, сколько наполнение региональных бюджетов. Таким образом, российские дороги могут превратиться в своеобразное «поле чудес» из сказки Карло Коллоди «Приключения Пиноккио», откуда без особых усилий можно выкачивать значительные средства.

В настоящее время на наших трассах практикуется несколько странная форма «государственно-частного партнерства»: камеры фиксации нарушений ПДД сдаются в аренду коммерческим фирмам и частным лицам, которые затем получают процент от оплаченных штрафов. Естественно, в основе деятельности этих «предпринимателей» лежит отнюдь не желание обеспечить безопасность движения, а стремление к получению максимальной прибыли. Эта практика сама плодит многочисленные конфликты. Она чем-то напоминает так называемые откупы во времена, предшествующие Великой французской революции, когда государство передавало часть своих функций по сбору налогов и прочих податей частным лицам, которые зарабатывали на этом немалые деньги. Уместно отметить, что в правительстве РФ уже обеспокоились данной ситуацией и готовятся принять меры по ее исправлению.

Вообще же любому изменению действующего законодательства должно предшествовать тщательное изучение сложившейся правоприменительной практики и возможных последствий такого шага. Только проверив обоснованность установки всех знаков ограничения, можно принимать решение о наказуемом пороге скорости.

Следовало бы, в первую очередь, подумать о других факторах снижения аварийности на дорогах, прежде всего, о повышении качества транспортной инфраструктуры. Это, конечно, неизмеримо сложнее, чем снижать допустимое превышение скорости или подкарауливать автовладельцев с частными треногами в самых неожиданных местах. Но ведь и результаты будут совсем другие.

Думаю, в этой ситуации следовало бы исходить из презумпции добросовестности граждан. На мой взгляд, необоснованные подозрения и ужесточение наказаний способно привести к росту социальной напряженности.

Было бы неплохо посоветоваться с самими водителями, с тем чтобы узнать их мнение по данному вопросу. Ведь в конечном итоге все преобразования в дорожной сфере должны осуществляться исключительно в их интересах.

Автор – заслуженный юрист Российской Федерации, адвокат, доктор юридических наук, профессор

Мнение автора может не совпадать с позицией редакции

<https://iz.ru/850832/anatolii-kucherena/uderzhatsia-v-potoke>

### **ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.03.01; РУЛЕВЫЕ МОДЕЛИ: НА ОПЕРАТОРОВ БЕСПИЛОТНЫХ МАШИН ПОТРАТЯТ МИЛЛИАРД; В РОССИИ БУДЕТ СОЗДАНО 12 ЦЕНТРОВ, ГДЕ НАУЧАТ УПРАВЛЯТЬ АВТОНОМНЫМ ТРАНСПОРТОМ**

В России начнут обучать управлению беспилотным транспортом. Проект стоимостью более 1 млрд рублей поддержала рабочая группа под председательством замглавы

Минпромторга и президента НП «ГЛОНАСС». Он предусматривает создание в России 12 центров обучения. Рынок таких услуг в «Сколково» оценивают в десятки миллионов долларов, поэтому в ближайшие годы появятся и другие подобные стартапы, претендующие в том числе на бюджетные деньги. Автопроизводители уже самостоятельно ведут подготовку специалистов в сфере беспилотного транспорта. Но опрошенные «Известиями» эксперты предупреждают: полностью автономные машины на дорогах – дело отдаленного будущего, поскольку в России нет соответствующей законодательной базы и инфраструктуры. Кроме того, в стране 5 млн водителей – вряд ли большинство из них освоют профессию, для которой нужны навыки программиста.

В России начнут готовить операторов для управления беспилотными автомобилями. Это предусматривает проект по созданию в стране 12 центров обучения, одобренный рабочей группой Национальной технологической инициативы (НТИ) «Автонет» под руководством замминистра промышленности и торговли Александра Морозова и главы НП «ГЛОНАСС» Александра Гурко, рассказали «Известиям» в НП «ГЛОНАСС». Стоимость проекта – 1,13 млрд рублей. Он будет реализован на принципах государственно-частного партнерства, финансирование предоставят из венчурного фонда НТИ, в котором есть как государственные, так и частные деньги.

В Минпромторге на запрос «Известий» не ответили.

Обычно госфинансирование составляет 50% от бюджета проекта, но распределение средств пока не утверждено. Как рассказал «Известиям» Филипп Хруль, основатель компании «Рэйс Бэйс», которая займется реализацией проекта, деньги планируется привлекать у спонсоров и нескольких российских венчурных фондов. Изначально проект задумывался для развития автоспорта, но затем был скорректирован в том числе для подготовки операторов автономных транспортных средств (ТС). Эти люди должны будут вмешиваться в работу машины в случае неполадок или сложных ситуаций – например, связанных с погодой, пояснил он. Обучение будет проходить на автосимуляторах.

Представитель НП «ГЛОНАСС» уточнил, что такие специалисты будут востребованы в сфере грузоперевозок при платунинге (движение машин на автопилоте колонной), в беспилотных такси, а также в складском бизнесе.

Переход на полностью автономный транспорт займет несколько десятилетий, отметил Филипп Хруль. Но до этого необходимо разработать платформы удаленного управления машинами и систему подготовки операторов, которые в перспективе заменят обычных водителей.

- Наша задача – создание инфраструктуры для обучения и совместная разработка программ с университетами. Цена курсов будет сопоставима с курсами автомобильного вождения, а сроки обучения составят 1-3 месяца, – уточнил он.

Сейчас НТИ «Автонет» создал консорциум из ведущих технических вузов, которые смогут принять участие в обучающем проекте, уточнили в НП «ГЛОНАСС». В него вошли Московский автодорожный институт (МАДИ), МГТУ им. Баумана, «Сколтех», МИЭТ и региональные учебные заведения.

Это первый подобный обучающий проект, поступивший для рассмотрения, сказали «Известиям» в «Автонете». Но конкуренция на рынке в ближайшие несколько лет усилится, что приведет к появлению других стартапов схожего направления, отметил руководитель проекта транспортной инфраструктуры «Сколково» Кирилл Жанайдаров.

- К 2021 году в линейке автоконцернов Audi, BMW, Volvo, Ford и Hyundai появятся автомобили четвертого уровня автономности – водитель сможет даже спать в машине во время ее движения. А к 2025 году в мире будет продаваться порядка 600 тыс. машин с автопилотом. Учитывая, что рынок беспилотных авто оценивается в миллиарды долларов, то подготовку специалистов для него можно оценить в десятки миллионов, – сказал он.

Сейчас основные игроки на рынке беспилотных технологий – Tesla, Mercedes-Benz и Audi, а также IT-гиганты Google и Apple, сказано в проекте «Рэйс Бэйс» (есть у «Известий»).

Планы по развитию автономных автомобилей есть у Uber совместно с Volvo, Gett с Volkswagen, Toyota. По прогнозам консалтинговой компании Frost & Sullivan, массовая коммерциализация беспилотников начнется после 2025 года. К этому времени объем продаж автономных машин превысит 40% от общего количества новых легковушек, а глобальный рынок беспилотных ТС увеличится с \$1,3 млрд до \$84 млрд.

В России над созданием автономных авто активно работают НАМИ, «Яндекс», «КамАЗ», группа ГАЗ, компания Cognitive Technologies и другие. В 2019 году могут начаться испытания беспилотников на дорогах общего пользования в Москве и Татарстане.

В МАДИ занимаются направлением беспилотного транспорта уже три года, сказал «Известиям» руководитель кафедры института Султан Жанказиев. По его мнению, готовить специалистов для управления беспилотными ТС смогут только вузы, курсов повышения квалификации будет недостаточно – нужно знать транспортные процессы и основы техники. По его оценкам, каждому крупному городу потребуется несколько центров управления беспилотными ТС, а один оператор сможет обслуживать 15-20 машин.

- Кадры для инновационных проектов, таких как беспилотники, необходимо выращивать в реальных условиях, – отметила в разговоре с «Известиями» представитель группы ГАЗ. – В частности, мы проводим конкурс «Робокросс», в котором студенты вузов на полигоне ГАЗа испытывают беспилотные системы. Свыше 70 участников этой программы уже работают в инженерных службах ГАЗа.

Представитель «КамАЗа» Олег Афанасьев добавил, что автономный транспорт – это прежде всего управление большими базами данных. Поэтому в будущем, по его мнению, потребуется большое число IT-специалистов с углубленными знаниями в этой сфере.

Уже сейчас есть профессии, необходимые для развития беспилотного транспорта. Это инженеры, разработчики, data scientists. Спрос на этих специалистов будет продолжать расти, пояснили «Известиям» в «Яндекс.Такси».

Туманное будущее

По мнению профессора МГТУ имени Баумана Дмитрия Онищенко, прежде чем готовить операторов автономных автомобилей, необходимо создать условия для применения таких машин на дорогах общего пользования, например, построить дополнительные или выделенные для них полосы. Это всё потребует серьезных инвестиций и времени.

Беспилотники будут наиболее активно развиваться в сфере коммерческого транспорта, в том числе автономной сельхозтехники, считает директор автомобильной практики PwC Виктория Синичкина. А по словам руководителя центра технологий, медиа и телеком аудиторской компании EY Russia Юрия Гедгафова, в ближайшие годы эксплуатация беспилотников в России будет развиваться лишь на нишевом уровне.

- В законодательстве нужно определить ответственное лицо в случае ДТП: производитель машины, ее владелец или разработчик ПО. Этот процесс будет сложным и долгим. Кроме того, самая популярная профессия в России – водитель. Их более 5 млн человек. Сомневаюсь, что большинство смогут переучиться на робототехников по обслуживанию автопилота, – сказал он.

По мнению эксперта, автопилотируемый транспорт будет бурно развиваться лишь на закрытых территориях – в аэропортах, бизнес-парках, складских комплексах. Это утверждение отчасти подтверждает индекс готовности стран к внедрению беспилотного транспорта KPMG, в котором Россия занимает 22-ю строчку из 25.

<https://iz.ru/851115/aleksandr-volobuev/rulevye-modeli-na-operatorov-bespihotnykh-mashin-potratyat-milliard>

### **ИЗВЕСТИЯ; ТИМУР ХАСАНОВ; 2019.02.28; НЕ ПОШЕЛ БЫ С НИМ В РАЗМЕТКУ: КАК БУДУТ ШТРАФОВАТЬ НА «ВАФЕЛЬНИЦАХ»; ЧТО ДЕЛАТЬ, ЕСЛИ ПРИШЛОСЬ ОСТАНОВИТЬСЯ НА ЖЕЛТЫХ ПОЛОСАХ**

С 1-го марта автовладельцы в Москве начнут получать штрафы за нарушение правил проезда перекрестков с желтой вафельной разметкой. Остановка на перекрестке с «вафлей» длительностью более 5 секунд обойдется водителю в 1 тыс. рублей. Штраф будет формироваться в автоматическом режиме. Проблема в том, что по новым правилам «попасть под санкции» могут даже добросовестные автомобилисты. О том, как избежать лишних проблем, – в материале «Известий».

Рисунок дорожной разметки в виде пересекающихся желтых линий (в обиходе – «вафельница») был закреплен в ПДД 28 апреля 2018 года. А саму разметку в Москве стали наносить на перекрестках еще в 2015 году. Инициатором нововведения выступил автор проекта «Пробок.нет» общественник Александр Шумский. Власти города идею сразу поддержали и организовали эксперимент, целью которого стало выявление нарушений правил проезда перекрестков с помощью камер видеофиксации. В результате за небольшой срок было вынесено порядка 6 тыс. штрафов. Позже ГИБДД решила прекратить эксперимент из-за недостатка доказательной базы и спорности некоторых решений.

Госавтоинспекция изначально была против инициативы Шумского, но ему удалось пробить свои идеи на уровне правительства. В результате Минтрансу, МВД, Минэкономразвития и Минюсту было поручено внести проект поправок в ПДД, нормативно закрепляющий «вафельницу». Автомобилистам дали срок на адаптацию до 1 марта 2019 года. Сейчас желтая разметка нанесена по меньшей мере на 150 перекрестках Москвы, которые столичный Центр организации дорожного движения (ЦОДД) определил как наиболее проблемные из-за заторов.

- Если ты самый умный, это не значит, что ты быстрее всех проедешь, это значит, что ты быстрее всех получишь штраф, – объясняет «Известиям» Шумский. – Если будет администрирование данного правонарушения, то порядок сам появится. Водители станут более аккуратными, хотя бы потому что уже будут знать, что ведется контроль за нарушением «вафельной» разметки.

Как это работает

Шумский пояснил «Известиям», как будет работать фиксация нарушений на перекрестках с «вафельницей». Две камеры будут фиксировать автомобиль в разных ракурсах на разметке для получения необходимой доказательной базы. В извещении ГИБДД вместе с постановлением будет шесть фотографий нарушения, из них четыре снимка обзорных. Будут указана дата и время нарушения, траектория движения автомобиля и зафиксированный запрещающий цвет светофора. Автомобилисту придет штраф, если в течение пяти секунд он стоял неподвижно на перекрестке и не успел его покинуть до момента включения красного сигнала.

Если на светофоре автомобиль поворачивает или разворачивается, нарушением это не считается. Если автомобиль сломался или произошло ДТП, транспорт стоит более минуты на перекрестке – система должна будет выдать сигнал проверяющему оператору ГИБДД, что ситуацию нужно проверить в «ручном» режиме. В таком случае только сотрудник ГИБДД, проанализировав всю информацию, будет принимать решение, выписать штраф или нет.

Остается неурегулированным статус автомобилистов, которые также застрянут на светофоре вслед за поломавшимися или столкнувшимися автомобилями. Также законодатель не регламентирует иные возможные причины задержки: случайный пешеход, выезд экстренных оперативных служб или другие непредвиденные ситуации. Да и сам автор проекта «Пробок.нет» признает, что пока система не застрахована от случайных штрафов. Добросовестному автомобилисту, попавшему в подобную ситуацию,



нелишним будет включить «аварийку», чтобы оператор, просматривая видео в «ручном» режиме, принимал решение о необходимости выносить штраф.

Семь раз подумай, один раз поезжай

Правозащитники сходятся во мнении, что штрафы за «вафельную» разметку обеспечат огромное число штрафов городу, а ГИБДД – толпы недовольных в группе разбора.

- Полагаю, что в ГИБДД будут очереди из автовладельцев, желающих оспорить это правонарушение. На самом деле это большой миф о том, что водитель может спрогнозировать беспрепятственный проезд перекрестка. Пробка перед ним может образоваться внезапно, достаточно кому-то замешкаться, кому-то не успеть повернуть и запрудить перекресток – и вот вам уже прилетают «письма счастья», – моделирует ситуацию президент «Коллегии правовой защиты автовладельцев» Виктор Травин.

Группы разбора ГИБДД не справятся с нагрузкой от потока желающих оспорить неоправданные штрафы за «вафельницу», считает автомобильный эксперт Сергей Ифанов.

- Проблема в том, что в случае с автоматической видеофиксацией правонарушений у нас работает принцип презумпции виновности. То есть водитель должен будет доказывать государству, что он не виноват, а произошла ошибка. Мы опустим эмоциональную составляющую, но для государства поток таких граждан в группы разбора – это тоже большие затраты. В ГИБДД придется увеличивать штат сотрудников для обработки огромного потока вероятных ошибок, – полагает Ифанов.

По словам Александра Шумского из «Пробок.нет», штрафы за «вафельницу» помогут увеличить скорость движения на отдельных перекрестках на 70%. По оценкам ЦОДД, эта инициатива города позволит снизить задержки движения автомобилей и городского транспорта в пиковые часы на 15-20%.

<https://iz.ru/850437/timur-khasanov/ne-poshel-s-nim-v-razmetku-kak-budut-shtrafovot-na-vafelnitcakh>

На ту же тему:

<https://www.interfax.ru/moscow/652576>

<https://www.kommersant.ru/doc/3897087>

<https://tass.ru/moskva/6172842>

<https://www.rbc.ru/society/01/03/2019/5c7810d69a7947ca83354962>

<https://www.mskagency.ru/materials/2867481>

<https://www.m24.ru/articles/obshchestvo/01032019/154851>

<https://www.msk.kp.ru/daily/26948/4000014/>

<https://360tv.ru/news/tekst/dachnaja-reforma-i-kontrol/>

ТВ, радио:

<https://govoritmoskva.ru/news/190239/>

<http://www.avtoradio.ru/news/uid/118148>

<https://www.1tv.ru/news/2019-03-01/361233->

[s\\_1\\_marta\\_gibdd\\_moskvy\\_nachnet\\_fiksirovat\\_vyezd\\_na\\_vafelnitsu\\_s\\_pomoschyu\\_videokamer](s_1_marta_gibdd_moskvy_nachnet_fiksirovat_vyezd_na_vafelnitsu_s_pomoschyu_videokamer)

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3121695>

<https://www.ntv.ru/novosti/2161083/>

[https://tvzvezda.ru/news/vstrane\\_i\\_mire/content/201903010808-inq0.htm](https://tvzvezda.ru/news/vstrane_i_mire/content/201903010808-inq0.htm)

### **ИНТЕРФАКС; 2019.02.28; КАБМИН УТВЕРДИЛ ПЕРЕЧЕНЬ КРИТИЧЕСКИ ВАЖНЫХ НОВЫХ ВИДОВ ПРОДУКЦИИ АВТОПРОМА ДЛЯ ЛОКАЛИЗАЦИИ В РФ**

- Правительство РФ утвердило изменения в Стратегию развития автомобильной промышленности РФ на период до 2025 г., дополнив ее перечнем новых видов высокотехнологичной продукции автомобильной промышленности, «локализация

производства которых на территории РФ имеет критическое значение в среднесрочной перспективе».

Соответствующее распоряжение правительства РФ от 22 февраля 2019 г. N263-р опубликовано в четверг на официальном интернет-портале правовой информации.

Как говорится в документе, «в сфере развития новых продуктов приоритетами в настоящее время определены проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ и разработка программного обеспечения по новым видам высокотехнологичной продукции автомобильной промышленности, локализация производства которых на территории РФ имеет критическое значение в среднесрочной перспективе». Распоряжение также содержит список такой продукции, который вносится в Стратегию развития автомобильной промышленности РФ на период до 2025 года.

Новые виды высокотехнологичной продукции автомобильной промышленности, локализация производства которых на территории РФ имеет критическое значение в среднесрочной перспективе:

Новые виды высокотехнологичной продукции автомобильной промышленности  
Ключевые компоненты и технологии

1. Гибридные автомобили тяговый электродвигатель, гибридный двигатель, двигатель внутреннего сгорания, тяговая батарея коробка передач (механическая, автоматическая, вариатор), системы управления автомобилем и его системами (двигателем, трансмиссией, управление электропитанием, бортовой электроникой)

2. Электромобили тяговый электродвигатель, тяговая батарея, трансмиссия электромобиля (элемент бесступенчатой трансмиссии, мотор-колесо), система управления электромобилем и его подсистемами (электродвигателем, трансмиссией, бортовой электроникой)

3. Подключенные автомобили сетевые (телекоммуникационные) технологии, системы экстренного вызова на основе технологий ЭРА ГЛОНАСС, бортовое телекоммуникационное оборудование, интеллектуальная инфраструктура для управления дорожным движением

4. Автономные (беспилотные) автомобили системы помощи водителю (ADAS) (камеры, радары, блок управления, компоненты технического зрения, видеопары, лидары), технологии автономизации и роботизации автомобилей, бортовое телекоммуникационное оборудование, система принятия и исполнения решений, роботизированные компоненты основных систем автомобиля (рулевое управление, тормозная система)

5. Газомоторная техника топливная аппаратура для газовых двигателей (форсунка, редуктор), газовые баллоны высокого давления из композитных материалов.

### **АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.02.28; ПЕРВЫЙ ПЕШЕХОДНЫЙ ПЕРЕХОД С ДАТЧИКАМИ ДВИЖЕНИЯ ПОЯВИТСЯ НА ТРАССЕ М3 В КАЛУЖСКОЙ ОБЛАСТИ ВЕСНОЙ**

Первый «умный» пешеходный переход с датчиками движения для определения пешеходов на дороге появится на трассе М3 «Украина» в Калужской области весной 2019 г. Сообщил Агентству городских новостей «Москва» коммерческий директор компании «АйТи Умный город» Виталий Савченко в кулуарах конференции «Smart-технологии для города».

«По заказу ГК «Автодор» мы оборудуем пешеходный переход на трассе М3 в Калужской области датчиками движения для определения пешеходов на дороге. Специальное табло предупреждает водителя за 100 м о том, что именно сейчас пешеход переходит дорогу, загорается светодиодный знак «пешеходный переход». Заработать «умный» пешеходный переход должен уже весной», – пояснил В.Савченко.

По его словам, если пилотный проект будет признан успешным, планируется оснащать датчиками и другие нерегулируемые пешеходные переходы на трассе МЗ.

<https://www.mskagency.ru/materials/2867855>

### **ТАСС; 2019.02.28; РАЙОНЫ ЗАБАЙКАЛЬЯ В 2019 ГОДУ ПОЛУЧАТ СВЫШЕ 1 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ И СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ**

Муниципалитеты Забайкальского края получают в 2019 году более 1 млрд рублей субсидий из средств регионального дорожного фонда для строительства и ремонта дорог, сообщила в четверг журналистам пресс-секретарь краевого министерства территориального развития Любовь Литвинова.

«В 2019 году из средств дорожного фонда Забайкальского края будут выделены субсидии муниципальным образованиям в размере более 1 млрд рублей на ремонт и строительство местных дорог <...> Почти 114 млн рублей пойдут на строительство и ремонт дорог до сел, у которых нет круглогодичной связи с автодорогами общего пользования», – сказала Литвинова.

Для обеспечения транспортной связью отдаленных сел планируется построить мост через реку Унда в Балейском районе, а также мост в Могойтуйском районе и дорогу от поселка Шерловая гора до села Приозерное. Каждый из этих проектов обойдется примерно в 25 млн рублей. Кроме того, деньги будут выделены на ремонт улиц в Чите и поселке Агинское, а также для устранения последствий прошлогоднего наводнения.

В министерстве отметили, что поскольку средства будут выделять районам в качестве субсидий, они смогут добавить собственные средства на строительство, ремонт и реконструкцию дорог.

<https://tass.ru/ekonomika/6168281>

### **ТАСС; 2019.02.28; УЛЬЯНОВСКИЕ ВЛАСТИ НАПРАВЯТ 40 МЛН РУБЛЕЙ НА ЗАКУПКУ НОВЫХ ГОРОДСКИХ АВТОБУСОВ В 2019 ГОДУ**

Порядка 40 млн рублей из бюджета Ульяновской области будет направлено на закупку пассажирских маршрутных автобусов в 2019 году. Об этом в четверг сообщил ТАСС министр промышленности и транспорта региона Дмитрий Вавилин.

«В ближайшее время мы начнем закупать новые автобусы. В областном бюджете на эти цели предусмотрено 40 млн рублей», – сказал собеседник агентства.

Министр добавил, что в I квартале 2019 года будет закуплена первая партия из 10 машин для города Димитровграда. «В течение года запустим новые автобусы и на ульяновские городские маршруты», – уточнил Вавилин.

По его словам, автобусы приобретаются в рамках программы Минпромторга России по развитию транспорта на газомоторном топливе. «Общий объем субсидирования превысит 20 млн рублей», – резюмировал собеседник агентства.

<https://tass.ru/obschestvo/6168506>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.02.28; SHELL ДОГОВОРИЛСЯ С АВТОДОРОМ О РАЗВИТИИ СЕТИ АЗС**

Shell договорился с «Автодором» о сотрудничестве по развитию сети автозаправочных станций на дорогах государственной компании, говорится в сообщении «Автодора».

Договоренности предусматривают участие Shell в реализации 15 инвестиционных проектов создания многофункциональных зон придорожного сервиса с объемом инвестиций от 1,5 до 2 млрд рублей.

Договоренности были достигнуты на встрече председателя правления «Автодора» Вячеслава Петушенко и руководителя сети АЗС «Шелл» в России Виталия Маслова.

В.Петушенко также предложил создать площадку для постоянного обмена мнениями между топливными операторами и оператором дороги по проблемным вопросам.

В России под брендом Shell работает 300 автозаправочных станций.

### **ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.02.28; НЕ ОСТАНАВЛИВАТЬСЯ НА ДОСТИГНУТОМ; МЕЖВЕДОМСТВЕННОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ: КУРС НА СНИЖЕНИЕ АВАРИЙНОСТИ**

Опыт взаимодействия федеральных дорожников, их региональных коллег и представителей ГИБДД по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения на примере федеральных трасс Московской области обсудили на совещании под председательством руководителя **Федерального дорожного агентства** Андрея **Костюка**. В заседании приняли участие начальник УГИБДД ГУ МВД России по Московской области Виктор Кузнецов, замминистра транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области Игорь Королев, начальники подведомственных **Росавтодору** учреждений, в оперативном управлении которых находятся федеральные автодороги столичного региона, – Роман Новиков (ФКУ «Центравтомагистраль»), Игорь Эдель (ФКУ Упрдор «Россия»), Максим Голдобин (ФКУ Упрдор Москва – Нижний Новгород). Со стороны **Федерального дорожного агентства** присутствовали заместитель руководителя Евгений Туриев и заместитель начальника управления строительства и эксплуатации автомобильных дорог Александр Яхнюк.

Протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения в границах Московской области составляет 1950 км. Несмотря на высокую загруженность столичных автодорог, благодаря комплексной работе федеральным дорожникам удается сдерживать рост аварийности.

Так, начальник ФКУ «Центравтомагистраль» Роман Новиков доложил о сокращении в 2018 году на подведомственных учреждениях трассах общего числа ДТП на 13%, а также погибших и пострадавших в них людей – на 7 и 12% соответственно. Среди мер, принимаемых для повышения уровня безопасности на федеральных трассах, руководители ФКУ назвали установку светофорных объектов и ограждения, дорожных знаков и знаков индивидуального проектирования, комплексное обустройство наземных пешеходных переходов, организацию «зеленой волны» и изменение схем организации движения, а также подсветку светофоров на Г-образных опорах. В целом по столичному региону зафиксировано снижение по всем показателям аварийности: количество ДТП уменьшилось на 12,6%, почти на 3% – погибших и на 10% – пострадавших в них людей.

«Подведомственным учреждениям по всей стране необходимо просчитать эффективность принимаемых мер по повышению безопасности дорожного движения, возможно, где-то придется прибегнуть к новым решениям, чтобы сохранить человеческие жизни», – отметил **Андрей Костюк**.

В настоящее время внимание специалистов сосредоточено на снижении тяжести последствий дорожных аварий. Начальник УГИБДД Виктор Кузнецов подчеркнул, что в Московской области накоплен большой опыт совместной работы, и только согласованные действия помогут ликвидировать очаги аварийности.

«Мы разработали математическую модель, которая позволила высчитать, как тот или иной элемент обустройства дороги влияет на безопасность дорожного движения, – рассказал Виктор Кузнецов. – Так, знак «Ограничение скорости» улучшает показатели всего на 0,5%, в то время как установка камеры видеофиксации – на 30-50%. Начиная с 2016 года мы ведем постоянную работу с подведомственными учреждениями **Росавтодора** и вырабатываем комплексные решения, направленные на снижение аварийности. Задачи, поставленные в Указе Президента РФ, – 4 погибших на 100 тыс. населения – требуют больших усилий».

Глава **Росавтодора** резюмировал, что такие встречи следует проводить на регулярной основе.

<http://transportrussia.ru/item/4814-ne-ostanavlivatsya-na-dostignutom.html>

### **ТРАНСПОРТ РОССИИ; СЕРГЕЙ ОЗУН; 2019.02.28; ОБХОДЫ – НЕ ТОЛЬКО РАСХОДЫ; КАК ПОВЛИЯЕТ ВЫВОД ТРАНЗИТНОГО ТРАФИКА ЗА ПРЕДЕЛЫ ГОРОДОВ НА БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ И ЭКОЛОГИЧЕСКУЮ ОБСТАНОВКУ**

Согласно Комплексному плану модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года на федеральных и региональных автодорогах будут построены почти полтора десятка новых обходов городов.

К началу прошлого года была разработана проектная документация на строительство дорог в объезд Нижнего Новгорода, Борисоглебска (Воронежская область), Пскова, Ачинска (Красноярский край), Тулуна и Усолья-Сибирского (Иркутская область), Бабушкина (Бурятия), Анапы (Краснодарский край), Спасска, Умета и Зубовой Поляны (Пензенская область), Черняховска (Калининградская область), Сортавалы (Карелия). В 2018 году также началась разработка документации на строительство обходов еще нескольких крупных городов, в том числе Волгограда, Нижнекамска и Набережных Челнов.

Основанием для строительства обходов в первую очередь является возрастающая с каждым годом интенсивность движения на трассах, проходящих через населенные пункты, и, как следствие, увеличение количества дорожно-транспортных происшествий на таких участках дорог. Другое основание – расшивка транспортной ситуации, ликвидация заторов на участках трасс, проходящих через населенные пункты. Ведь федеральные автодороги, да и часть региональных по своему назначению – транзитные, и движение на них должно быть безостановочным, с минимумом пересечений и съездов-выездов.

Третий момент – неблагоприятная экологическая обстановка в населенных пунктах, через которые проходят эти дороги. Замедляя движение на въезде в них, простаивая в пробках с работающими двигателями, автомобили выбрасывают в атмосферу большое количество выхлопных газов. От этого страдают жители городов и поселков.

Какие же обходные трассы появятся на карте российских дорог в обозримом будущем? В Воронежской области планируется строительство автодороги в объезд Борисоглебска. Предполагается, что участок автодороги Р-22 «Каспий» протяженностью 15 км с четырьмя развязками и мостом через реку Ворона построят в течение двух лет. Финансирование работ начнется уже в текущем году. Общая стоимость объекта – свыше 5 млрд руб.

В настоящее время федеральная автодорога пересекает центральную часть Борисоглебска. За сутки по ней проезжают более 10 тыс. автомобилей. На этой же улице расположены школа, детский сад, больница и жилые дома. Новая трасса должна решить проблемы безопасности движения и большого потока транспорта.

Продолжается строительство второй очереди северного обхода Пскова. Работы на объекте начались в конце 2016 года. Масштабный проект предполагает прокладку дороги протяженностью 8,7 км с четырьмя полосами движения и разделительной полосой шириной 3,75 м. Стоимость проекта – почти 7 млрд руб. По оценкам специалистов, почти половина от общей суммы пойдет на подготовительные работы и перенос коммуникаций. Подрядчику предстоит построить две развязки, мост через реку Великую длиной 404 м и шесть путепроводов.

Идея строительства псковской объездной дороги родилась еще полвека назад. Уже к 1983 году были выполнены технико-экономическое обоснование и рабочий проект первого элемента объездной – северного обхода Пскова. В последние годы существования СССР реализовать проект так и не удалось.

Строительство первой очереди северного обхода протяженностью 10 км началось только в 2002 году и продолжалось 5 лет. Первый фрагмент планируемой объездной дороги соединил федеральную трассу Р-23 Санкт-Петербург – Псков – Невель – граница с

Белоруссией с автодорогой Р-60 Псков – Гдов – Сланцы – Кингисепп. Разрешенная скорость движения на обходной дороге – до 120 км в час.

Вторая очередь северного обхода, которая предположительно будет строиться до конца 2020 года, призвана разгрузить городские улицы от большегрузных автомобилей, которые проезжают транзитом от границы с Эстонией на трассу Р-23 Санкт-Петербург – Невель и обратно.

В текущем году планируется начало строительства дороги в обход Усолья-Сибирского, что в Иркутской области. Проектные работы завершены, получено положительное заключение государственной экспертизы. Это будет современная дорога протяженностью 42 км первой технической категории с двумя полосами движения в каждом направлении, пешеходными переходами разных уровней, транспортными развязками. Ее пропускная способность составит до 30 тыс. автомобилей в сутки, расчетная скорость движения – 100 км в час. Время в пути сократится на полчаса. Строительство обхода позволит снизить уровень загрязнения воздуха выхлопными газами в Усолье-Сибирском и Тельме.

Начнется дорога за мостом через реку Китой (в направлении Красноярск), там, где четырехполосная часть существующего обхода Ангарска сужается до двух полос. Новый, почти прямой участок магистрали протянется слева от старого тракта – мимо Тельмы и Усолья-Сибирского, пройдет между Усольским свинокомплексом и поселком Белореченским в районе речки Мальтинки и выйдет на тракт чуть правее Мальтинского озера, перед выездом на мост через реку Белую.

Проект предполагает строительство шести транспортных развязок, пяти путепроводов, четырех мостов, трех крытых надземных пешеходных переходов, четырех автобусных остановок, устройство 45 водопропускных труб, 28 км линий наружного освещения, 42 км осевого барьерного ограждения. По километражу дорога станет короче совсем незначительно – всего на 2,5 км, но сбавлять газ на светофорах автомобилистам не придется: расчетная скорость проектируемой трассы – 100 км в час.

Весь транзитный транспорт будет выведен за пределы населенных пунктов. Это улучшит экологическую ситуацию, снизит шумовое воздействие, повысит безопасность движения внутри Усолья и Тельмы. Это плюсы, касающиеся населения. Автомобилистам обходная трасса даст возможность сократить время в пути и затраты на перевозку грузов и пассажиров.

Протяженность обхода Тулуна также составит почти 42 км. Транзитный транспорт пустят по новой трассе справа от города. Объездная дорога возьмет начало в районе железнодорожной станции Азей, пройдет до поселка Ньюра, пересечет реку Юю, обогнет Тулун, выйдет на Братский тракт в районе деревни Афанасьева, протянется через железную дорогу до деревни Заусаева, мимо поселков Котик и Утай и выйдет на существующий тракт в районе деревни Трактово-Курзан.

На трассе в обход Тулуна будут построены 3 транспортные развязки в разных уровнях, 3 моста, 3 путепровода, 2 эстакады, устроены 33 водопропускные трубы, 34 км линий электроосвещения, 4 площадки отдыха водителей. Словом, объем работы предстоит большой. Расчетная скорость движения на планируемом участке – 120 км в час. Сроки строительства этого важнейшего инфраструктурного проекта пока не определены.

В Пензенской области планируют построить новый участок федеральной трассы М-5 «Урал», который пойдет в обход города Спасска. Реализация этого проекта предусмотрена Комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года.

Согласно проектной документации в рамках строительства обхода Спасска на трассе М-5 «Урал» предполагается возведение десяти мостов и путепроводов. Протяженность нового участка трассы составит 23 км. О точных сроках строительства и стоимости объекта, поясняют специалисты, говорить пока преждевременно.

Звеном международного транспортного маршрута «Европа – Западный Китай» станет строительство мостового перехода через реку Волгу с обходом городского округа Тольятти и выходом на автодорогу М-5 «Урал». Как отмечают в **Росавтодоре**, задействование транзитного потенциала Самарской области в трансконтинентальном проекте даст большой мультипликативный эффект с точки зрения создания конкурентоспособного на мировом рынке центра опережающего развития и станет мощным стимулом для развития экономики Приволжского федерального округа и России в целом.

Строительство моста через Волгу в обход Тольятти имеет важное значение для Самарской области. Появление альтернативного маршрута снизит транспортную нагрузку на плотину Жигулевской ГЭС, окажет заметное влияние на экономическое развитие города, обеспечит транспортную доступность и инвестиционную привлекательность таких значимых для региона объектов, как особая экономическая зона, технопарк «Жигулевская долина», ПАО «АВТОВАЗ». Реализация проекта обеспечит снятие инфраструктурных ограничений для дальнейшего ускоренного развития Самарско-Тольяттинской агломерации и повысит пропускную способность трассы М-5 «Урал».

Общая протяженность новой трассы первой технической категории составит 97 км, из которых 3,7 км – мостовой переход через реку Волгу в районе села Климовка. На проектную документацию первого этапа строительства участка дороги протяженностью 11,1 км получено положительное заключение Главгосэкспертизы, ведется разработка проектов второго и третьего этапов. Также завершена разработка проекта планировки территории, ведется процедура резервирования земельных участков.

В августе прошлого года Правительство РФ утвердило изменения в Схему территориального планирования РФ в области федерального транспорта и автодорог федерального значения, которые, в частности, предусматривают включение строительства обхода городов Нижнекамск и Набережные Челны в рамках проекта реконструкции федеральной автодороги М-7 «Волга» Москва – Владимир – Нижний Новгород – Казань – Уфа.

По расчетам специалистов, обходная автомагистраль будет ответвляться от федеральной трассы М-7 в районе Мамадыша (970-й км). Далее около села Соколки предполагается построить новый мост через Каму длиной 3,1 км, а после обхода Нижнекамска и Набережных Челнов транспортная артерия вновь должна будет примкнуть к автодороге Москва – Уфа. Таким образом, транзитному автотранспорту не придется несколько десятков километров двигаться с минимальной скоростью по территории автограда. Протяженность новой четырехполосной автодороги первой технической категории составит около 95 км, максимальная разрешенная скорость – 120 км в час. В настоящее время специалисты занимаются трассировкой будущей дороги и вопросами межевания.

Строительство обходной дороги позволит улучшить транспортную логику Камского инновационного территориально-производственного кластера, который создается на территориях промышленных зон Нижнекамска, Набережных Челнов и Елабуги и в ближайшие десять лет должен стать основной точкой экономического роста в Татарстане. Обходная дорога снизит нагрузку на плотину Нижнекамской ГЭС, по которой сейчас проходит весь автомобильный трафик. Плотина – объект стратегический, поэтому увеличения нагрузки на нее допускать нельзя. А с развитием кластера, прогнозируют специалисты, количество автомобилей и объемы перевозимых грузов значительно вырастут. Трасса улучшит транспортное сообщение в Нижнекамском и ряде других районов республики. Автомобилистам будет проще, дешевле и быстрее добраться, например, до Казани, поскольку путь станет короче. Дешевле станет и перевозка грузов в западном направлении и обратно.

Год назад в Схему территориального планирования РФ в области федерального транспорта и автодорог федерального значения было включено строительство объездной

дороги вокруг Волгограда. К проекту в регионе приступили лишь после того, как получили поддержку федерального центра.

Волгоград является крупнейшим транспортным узлом федерального значения. Три федеральные автодороги, пересекающие область, входят в состав международных транспортных коридоров «Север – Юг» и «Запад – Восток», по которым осуществляются международные и межрегиональные связи субъектов РФ европейской части России с государствами Средней и Центральной Азии, Закавказья, Черноморского и Прикаспийского бассейнов. Поток транзитных грузовых автомобилей, едущих через Волгоград, протяженность которого вдоль Волги составляет около 90 км, нескончаем.

Объездная дорога необходима, чтобы разгрузить дорожную сеть областного центра. По подсчетам специалистов, скорость движения большегрузов, едущих по 2-й Продольной улице, увеличится вдвое. Город освободится от пробок и загазованности.

Объездная четырехполосная магистраль категории 1Б протяженностью 71,4 км пройдет через Городищенский и Светлоярский районы с выходом на трассу Сызрань – Саратов – Волгоград в районе поселка Ерзовка. Планируется, что на этой дороге будут 6 транспортных развязок в разных уровнях, 25 мостов и путепроводов. Строительство будет вестись в три этапа и начнется с южного участка. Такое решение было принято, чтобы разгрузить проблемный путепровод в Красноармейском районе Волгограда.

Простои в пробках при въезде в населенные пункты увеличивают транспортные издержки перевозчиков. Заторы удлиняют время доставки грузов, отчего возрастает стоимость услуг транспортных компаний. Дополнительные транспортные издержки ложатся на себестоимость продукции, а это в итоге сказывается на стоимости товаров. На этапе принятия решений о строительстве того или иного обхода населенного пункта специалисты учитывают все аспекты и суммируют их для того, чтобы обосновать включение того или иного объекта в Схему территориального планирования РФ в области федерального транспорта и автодорог федерального значения. Обходы городов в большинстве своем запроектированы как дороги первой технической категории, расчетная скорость движения по ним – до 120 км в час.

Будущая обходная дорога начинается с проектно-изыскательских работ. Выбирается ее трассировка, где будет этот обход проходить. Выбор маршрута предполагает оптимальные геологические условия, оптимальные расходы бюджетных средств при изъятии и выкупе земельных участков, переносе коммуникаций. После этого готовится проектная документация с учетом всего арсенала инноваций, которые применяются в России.

<http://transportrussia.ru/item/4811-obkhody-ne-tolko-raskhody.html>

### **ИЗВЕСТИЯ; 2019.02.28; ЗИМНЮЮ ДОРОГУ ИЗ ЯКУТИИ В ИРКУТСКУЮ ОБЛАСТЬ ЗАКРОЮТ 1 АПРЕЛЯ**

Грунтовый автозимник федеральной автодороги А-331 «Виллюй», который проходит от села Таас-Юрях в Якутии до поселка Верхнемарково в Иркутской области, планируют закрыть с 1 апреля до следующего зимнего сезона.

Как сообщили ИА SakhaNews в подведомственном Росавтодору ФКУ Упрдор «Виллюй», также с 1 апреля планируют начать вводить снижение грузоподъемности на ледовых дорогах трасс А-331 «Виллюй» и Р-504 «Колыма».

Закрывать все ледовые переправы предполагают 15 апреля. Свои коррективы могут внести погодные изменения.

19 февраля сообщалось о том, что три большегруза «Урал» провалились под лед реки Тумары в Кобяйском районе Якутии. В результате происшествия произошел разлив нефтепродуктов. Машины провалились в наледь, пытаясь переехать горную реку, еще в начале февраля, однако специалисты добрались к труднодоступному участку автозимника только сейчас.



<https://iz.ru/851310/2019-02-28/zimniaia-doroga-iz-iakutii-v-irkutskuiu-oblast-zakroiut-1-aprelia>

### **ВЕСТИ.РУ; 2019.02.28; АЛЕКСЕЙ ДАВЫДОВ: БАМ СНОВА СТРОИТ ВСЯ СТРАНА**

В Послании Федеральному Собранию президент России Владимир Путин подчеркнул, что реконструкция БАМа и Транссиба – один из ключевых национальных проектов. О том, как идет эта работа, в интервью «России 24» рассказал исполнительный директор группы компаний «1520» Алексей Давыдов.

- Алексей Юрьевич, Байкало-Амурская магистраль, 45 лет спустя. Президент и сейчас еще раз подчеркнул, что развитие Дальнего Востока и Сибири – это приоритет. Стройка XX века – стратегический проект и в наши дни. Понятно, что с тех пор технологии изменились и стали лучше. Да и сами отношения России, Японии, Китая и Кореи предполагают, например, увеличение товарооборота. Скажите, в чем принципиальное отличие современного подхода к реконструкции и строительства БАМа?

- Давайте все-таки взглянем на то, что происходило. Государство, безусловно, невозможно без развития каждого из регионов. Дальний Восток, как отметил Владимир Владимирович, крайне важен в нынешнее время. Мы видим это и по тем политическим движениям, которые там происходят. В царское время наши руководители задумывались о том, что инфраструктура – это все-таки основа нашей экономики. Без ее развития невозможно развитие того или иного региона. Но, к сожалению, суровые условия не позволяли создать инфраструктуру, прежде всего, железнодорожную.

В советское время наши руководители понимали, что такие важнейшие регионы, как Дальний Восток и Сибирь, требуют своего развития, и начали замечательную, но крайне трудную стройку – Байкало-Амурскую магистраль. В этом году отмечается 45-летие с начала ее строительства.

Тот энтузиазм, который был у людей, сохраняется и сейчас. Но мы имеем уже совершенно другие технологии. В то время при создании четырех тысяч километров Байкало-Амурской магистрали и участии более двух миллионов наших граждан удалось создать лишь одноколейную неэлектрифицированную железную дорогу. И, безусловно, это отложило отпечаток на текущий момент. Российские железные дороги, осознавая необходимость развития себя и, естественно, страны, заблаговременно подготовились и разработали стратегический план развития Восточного полигона. Что мы сейчас и видим с вами.

- Хватает ли мощностей и ресурсов для реконструкции?

- Безусловно, нет. Владимир Владимирович в своем выступлении отметил, что необходимо повышать. Мы видим, что уже сейчас те пропускные способности, которые существуют, не позволяют не то что возить груз, который необходим нашим регионам, а также не позволяет нам развиваться в рамках товарного потока с регионами Китая, Японии, Кореи и Индии. Безусловно, важен и поток, который мы сейчас рассматриваем на Европу из этих регионов. И здесь ставится задача повышения пропускных способностей более чем в полтора раза. Все это должно быть построено к 2025 году. Таким образом, грузопоток должен составить более 210 миллионов тонн грузов.

Мы, как компания, ведем уже более 170 объектов стройки в данном регионе – это и строительство искусственных сооружений, мостов, определенных развязок, вторых путей, развитие деповского хозяйства, хозяйства электроэнергетики, которое крайне важно для развития данного региона. Но здесь очень важна та роль, которую сейчас реализуют Российские железные дороги по управлению данным стратегическим объектом.

- По управлению?

- Конечно!

- 
- А какие задачи в управлении? Что принципиально нового в управлении такой сложной структуры?
- Здесь, прежде всего, разработан четкий план, по которому идет стройка. Не только сама стройка, а здесь работает и система проектирования, которая сейчас реализуется. На данном этапе мы видим, что уже те ресурсы, которые были вчера, необходимо изменить. То есть мы уже сейчас рассматриваем совершенно другой уровень строительства, который позволит в дальнейшем минимизировать эксплуатацию, оптимизировать риски, которые присутствуют у нас с вами в железнодорожной инфраструктуре (а они все равно есть!). И чем меньше этих рисков, тем качественнее.
- О каких рисках мы сейчас говорим?
- Мы говорим о возможности использования микропроцессорной системы управления движением. То, что присутствует сейчас, как я уже говорил, это система однопутной железной дороги. То, что сейчас реализуется, – это повышение в полтора раза пропускной способности поездов – позволит за счет управления, прежде всего, системами автоматизации минимизировать влияние человеческого фактора. Здесь важна и скорость принятия решений! Безусловно, человек – это важный «инструмент», но автоматика идет быстрее, чем мы шагаем. Соответственно, та система, которая сейчас применяется, есть практически во всех объектах, которые предполагаются и сейчас реконструируются, используются микропроцессорные системы, это как на полигонной системе, так и фактически на дистанционных системах, которые позволяют существенно сократить скорость обработки каждого подвижного состава.
- То есть такая математическая точность управления?
- Да, это и математическая точность, и это безопасность движения, потому что человеческий фактор все-таки не всегда играет положительную роль.
- Если продолжать говорить о человеческом факторе, вы сказали, что два миллиона человек участвовали еще тогда, в советские времена?
- Да!
- А сегодня сколько людей реконструируют? Я так понимаю, не только же саму дорогу, но и всю структуру, о которой вы говорили?
- Да, железнодорожная структура – это строительство и деповских различных объектов, и объектов электрификации, и различных домов отдыха. То есть много объектов, чтобы сформировать качественно новую инфраструктуру. И здесь мы видим объем средств, которые предполагаются к реализации данного проекта, – это более 550 миллиардов рублей. Он, безусловно, говорит о важности для нашей страны. И этот фактор является определяющим для нас, как генподрядчика, и для нашего заказчика.
- Есть понимание, через какой срок они уже вернутся?
- Я думаю, это вопрос, скорее, к заказчику, а не к нам. Наша главная цель – это вовремя и качественно выполнять те строительные задачи, которые стоят перед нами.
- Вы еще сказали о том, что энтузиазм людей, которые занимаются БАМом, такой же, как и раньше.
- У нас есть даже люди, которые в свое время строили БАМ с начала стройки!
- Да вы что?! Правда?
- Да!
- А кто эти люди? Раньше такие романтики могли из любой точки Советского Союза поехать строить БАМ. А сегодня эти люди, которых вы привлекаете, которые с вами работают, кто они?
- Это люди из различных регионов. Есть люди из Уральского региона, есть из Центральной части России, с юга – то есть достаточно много. У нас несколько мехколонн сформированы из работников, в том числе, из Центрального региона России. Как и в советское время, так и сейчас страна строит этот объект! Он для нас крайне важен! Мы не

должны сформировать структуру текущего момента – мы должны сформировать инфраструктуру будущего! Это как раз то, что отмечает Владимир Владимирович.

- Кроме этого объекта, чем еще занимается ваша компания?

- Наша компания занимается развитием Московского узла, то есть фактически стройкой, которую ведут Российские железные дороги в московском регионе непосредственно при нашем участии. Я хотел бы отметить, что заказчик кардинально изменился. То, что мы сейчас видим, – это то погружение в управление проектом, то есть решение тактических задач, оперативных задач, которые необходимо урегулировать и с местными органами власти, и с субъектом, и с различными энергетическими и другими структурами, которые непосредственно должны комплексно решать задачу строительства объектов. Это касается как и БАМа, так и московского региона, и иных регионов – все это сейчас реализуется.

В нашей компании трудятся более 15 тысяч человек: это и проектировщики, которые сейчас работают в режиме трехмерного пространства. Их основная задача – формирование качественного уровня планирования, проектирования. Мы используем летательные аппараты для обеспечения изысканий. Мы реализуем проекты, связанные со строительством мостов. Мы, например, хотим реализовать (и, надеемся, что реализуем) крайне сложную задачу замены крупнейшего железнодорожного моста на Амуре через реку Зей. 1000-метровый мост, который должен заменить старый мост 1936 года постройки.

- Когда вы говорите о проектировщиках, это русские специалисты? И о технологиях – это российские технологии или мы заимствуем какой-то опыт?

- Люди, безусловно, русские! Опыт мы используем и наш, и зарубежный. Те технологии, которые есть, позволяют нам проектировать за полтора года то, что раньше проектировалось два – два с половиной – три года. Стройка в обход Украины, как вы знаете, была реализована в кратчайшие сроки, строительство Московского узла идет в очень сжатые сроки. То, что делалось раньше 10-15 лет в плане проектирования и строительства, сейчас делается в более короткие сроки. Это благодаря технологиям, благодаря материалам, которые мы используем, машинным механизмам, которые у нас сейчас есть.

- То есть, вы говорите, заказчик сейчас погружается целиком?

- Он и тогда погружался целиком, но сейчас уровень погружения качественно другой. Есть стратегический план, есть операционный план. Еженедельно проходят операционные встречи с заказчиком, обсуждаются вопросы по каждому из объектов, если они возникают, на уровне необходимости участия заказчика. То есть это совершенно другой уровень погружения.

- И это сокращает, я так понимаю, сроки выполнения задач?

- Конечно! Задача заключается не просто в заключении договора «подрядчик – заказчик», а решается задача, прежде всего, строительства объекта. И здесь все участники работают единым целым.

- Алексей Юрьевич, еще раз озвучьте, пожалуйста, дату, когда будет торжественное открытие «нового БАМа»?

- «Новый БАМ» у нас открывается и вчера, и сегодня, и завтра! Мы открываем его участками. Поэтому говорить о том, что он сейчас откроется... Он открывается у нас всегда!

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3121344#>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2019.02.28; НА ПЕРЕЕЗДАХ УСТАНОВЯТ КАМЕРЫ**

Переезды через железную дорогу в одном уровне, где идет большой поток автомобилей, закон обязывает оборудовать видеокameraми.

Поправки в Закон «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности...» и в Закон «О безопасности дорожного движения» начнут действовать с 28 марта.

Они обязывают владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования на большей части России, которым является РЖД (есть еще Крымская железная дорога, Железные дороги Якутии), оборудовать переезды видеокамерами, которые автоматически могут фиксировать нарушение правил пересечения автомобилистами железнодорожных путей, например, проезд на красный свет.

Оборудование камерами фото- и видеофиксации переездов уже идет. В первую очередь они устанавливаются на самых оживленных переездах, пояснили «Российской газете» в РЖД. В настоящее время камерами оборудованы около 250 переездов. И в этом году они появятся еще примерно на 130 пересечениях автомобильных и железных дорог общего пользования, сказали в компании.

Информация с камер о нарушениях правил дорожного движения будет поступать в ГИБДД, где будут принимать решение о взыскании штрафов или подачи документов на лишение нарушителей водительских прав управления автомобилем.

Тем, кто пересечет железнодорожные пути на красный свет, грозит штраф в одну тысячу рублей или лишение прав на срок от трех до шести месяцев. Если же было повторное нарушение правил, то водителю могут на год запретить управлять автомобилем. Такое же наказание грозит и тому, кто решил проскочить под закрытым шлагбаумом. Есть и те, кто умудряется совершать обгон на переезде или ближе чем сто метров перед ним. Такой маневр им обойдется в пять тысяч рублей штрафа или лишением прав от четырех до шести месяцев.

<https://rg.ru/2019/02/28/na-zheleznodorozhnyh-pereezdah-ustanoviat-kamery.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.02.28; РЖД В 2019Г КУПЯТ У ЗАВОДОВ «СИНАРЫ» И ПТК 10 ЕДИНИЦ ПУТЕВОЙ ТЕХНИКИ ДЛЯ Д.ВОСТОКА**

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) в 2019 году в рамках инвестпрограммы купит у заводов «Синары» и группы ПТК 10 единиц путевой техники для Дальнего Востока.

Как сообщает служба корпоративных коммуникаций Дальневосточной железной дороги (ДВЖД, филиал ОАО «РЖД»), на ДВЖД планируется поставить 10 единиц техники: два укладочных крана УК-25/9-18 (их изготавливает АО «Калужский завод путевых машин и гидроприводов», входит в группу «Синара» – ИФ), одну механизированную платформу (ППК-2В), шесть моторных платформ (МПД), одну выправочно-подбивочно-отделочную машину ВПО-3000 (выпускает АО «Тулажелдормаш» из группы ПТК – ИФ).

В сообщении отмечается, что ДВЖД в 2019 году увеличит объем ремонтно-путевых работ по сравнению с 2018 годом на 9,4%, до 685 км пути.

Из общего объема ремонтной программы 570,2 км приходится на материковую часть, из них по модернизации пути плановое задание составляет более 250 км.

Кроме того, запланированы работы по смене рельсов новыми на 190 км пути и укладке стрелочных переводов в количестве 199 комплектов.

На Сахалине в 2019 году предстоит провести укладку рельсошпальной решетки на протяжении 114,8 км, что в 2,2 раза превышает объем работ 2018 года.

Дальневосточная железная дорога РЖД обслуживает восточные части Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей, включая портовые узлы Приморского и Хабаровского краев, а также Сахалин.

Многопрофильный промышленно-инжиниринговый холдинг «Группа ПТК» был образован в 2010 году, специализируется на производстве, ремонте и эксплуатации железнодорожной техники, а также выполнении работ на объектах транспортной инфраструктуры. По данным с сайта группы, РЖД является ее крупнейшим заказчиком. На сети железных дорог РФ используется более 2000 единиц техники, произведенной холдингом.

АО «Тулажелдормаш», входящее в группу, выпускает транспортные средства для ремонта и технического обслуживания железнодорожных, трамвайных и прочих путей.

Группу «Синара» контролирует предприниматель Дмитрий Пумпянский. Профильный холдинг «Синары» – «Синара – Транспортные машины» (СТМ) – объединяет предприятия локомотивостроения и инжиниринга, а также активы, занимающиеся производством дизельных двигателей и путевой техники, сервисные компании. Активы СТМ расположены в Екатеринбурге, Калуге и Свердловской области.

Основной вид деятельности «Калужского завода путевых машин и гидроприводов» аналогичен «Тулажелдормашу».

### **ИНТЕРФАКС; 2019.02.28; ПЛАН РЖД НА МАРТ ПРЕДПОЛАГАЕТ РОСТ ПОГРУЗКИ С УЧЕТОМ НОВОЙ ГРУЗОВОЙ БАЗЫ В ЯКУТИИ НА 1,5% – ИСТОЧНИК**

План работы ОАО «Российские железные дороги» в марте 2019 года предполагает среднесуточную погрузку на уровне 3,688 млн тонн, сообщил «Интерфаксу» источник, знакомый с деятельностью компании.

Это соответствует примерно 114,3 млн тонн в целом за месяц. Цифра учитывает объем отправок из Якутии: в таком формате монополия представляет свои данные с октября – там РЖД являются перевозчиком. Причем «якутская» погрузка считается как «новый груз», поэтому сравнение идет с данными за тот же период 2018 г. только по сети «Российских железных дорог».

В марте 2018 г. этот показатель составлял 3,634 млн тонн в сутки. Таким образом, план на март 2019 г. предполагает рост погрузки на 1,5%.

С середины лета рост погрузки начали ограничивать летние путевые работы на фоне традиционного для этого времени увеличения пассажирских перевозок. На июль и август, например, компания закладывала 2%-ную положительную динамику, тогда как до этого она, как правило, была выше 3%. По факту же в июле увеличение составило только 1%, хотя в августе вновь «отскочило» до «+2%».

Однако в сентябре рост погрузки составил только 0,7%, а в октябре приблизился к нулю (с учетом железных дорог Якутии отправка выросла на 0,3%). Директор по коммерческой деятельности компании Алексей Шило пояснял это тогда проседанием перевозок массовых грузов на фоне завершения ремонтных работ.

В ноябре по новой системе расчета погрузка увеличилась на 1,5%, но в декабре – сократилась на 1,1%. Правда, эксперты называют это «разовым эффектом», поскольку в январе показатель вновь показал рост – на 1,6% (несмотря на ограничения по приему грузов в портах по погодным условиям). При этом источник «Интерфакса» говорил, что в план работы «Российских железных дорог» в феврале с учетом новой грузовой базы в Якутии заложена погрузка в размере 3,625 млн тонн в среднем в сутки. Это предполагает рост на 1,7%.

Правда, как ранее сообщал «Интерфакс», в середине месяца замглавы центра фирменного транспортного обслуживания монополии Андрей Дреничев сообщал в письме главе Союза операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ, объединяет крупных и средних владельцев вагонов) Алексею Дружинину, о том, что «в феврале отмечены отрицательные изменения динамики погрузки». «По сравнению с аналогичным периодом прошлого года (ее уровень – ИФ) снижен на 1,2%», – отмечал менеджер в письме в СОЖТ.

«В этой связи РЖД проведена работа с грузоотправителями по увеличению предъявления груза к перевозке. (Те – ИФ) выразили готовность дополнительно (выдать к транспортировке – ИФ) в феврале более 660 тыс. тонн готовой продукции (10,8 тыс. вагонов), в том числе около 100 тыс. тонн грузов II и III тарифного класса, при условии снижения ставки предоставления подвижного состава», – писал он, прося «совместно с

операторским сообществом рассмотреть возможность снижения ставок на предоставление вагонов, выразивших готовность дополнительного предъявления груза».

На 2019 г. «Российские железные дороги» закладывают прогноз роста погрузки не менее чем на 1,5%. При этом, по словам А.Шило, РЖД видят перспективы для роста погрузки в 2019 г. сверх плана. «Груза сегодня достаточно. У нас грузовая база сформирована с ростом к прошлому году на 2%», – отмечал он.

В 2018 г. погрузка выросла на 2,2%, до 1,29 млрд тонн.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.02.28; ЕВРОСИБ К ЛЕТУ ОБНОВИТ ПАРК ПЕРЕГРУЗОЧНОЙ ТЕХНИКИ НА ТЕРМИНАЛЕ В НОВОСИБИРСКЕ**

Транспортно-логистический центр «Евросиб-Терминал-Новосибирск» (входит в ЗАО «Евросиб СПб-ТС») ввел в эксплуатацию два новых контейнерных перегружателя (ричстакера) марки Kalmar (Швеция), еще один поступит на терминал в мае, сообщила пресс-служба компании.

Новое оборудование имеет грузоподъемность 45 тонн и производительность до 30 операций в час. Его поставка проводится в рамках программы по повышению технологичности терминала и дальнейшего развития контейнерных сервисов «Евросиба», проходящих через Новосибирск.

«Обновление парка перегружателей позволит обрабатывать до двух пар контейнерных поездов в сутки», – говорится в сообщении.

Одновременно с обновлением парка началось внедрение комплексной информационной системы управления Solvo TOS, которая обеспечит увеличение перерабатывающей способности терминала на 10-15%. Сквозное технологическое планирование позволит сократить сроки обработки растущего потока контейнеров, оптимизировать учет подвижного состава и использование перегрузочной техники.

По предварительным расчетам компании, наращивание парка и модернизация IT-системы дадут возможность увеличить объем обработки контейнеров до 120 тыс. TEU в год.

По итогам 2018 года контейнерооборот ТЛЦ «Евросиб-Терминал-Новосибирск» вырос по сравнению с предыдущим годом на 35%.

«Евросиб СПб – транспортные системы» управляет парком из 13,4 тыс. вагонов (полувагоны, хопперы-минераловозы, крытые вагоны, цистерны, фитинговые платформы), шести локомотивов, а также эксплуатирует терминально-логистический комплекс в Новосибирске.

ЗАО «Евросиб» – российская многопрофильная группа компаний, основанная в 1992 году. Группа предоставляет комплексное транспортно-логистическое обслуживание, включая организацию железнодорожных перевозок с привлечением собственного и арендованного подвижного состава, услуги комплексной логистики, терминального оператора.

### **ТАСС; 2019.02.28; ВЛАСТИ МОСКВЫ ПРЕДОСТАВИЛИ УЧАСТКИ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ТПУ «СТРЕШНЕВО» И «ОКРУЖНАЯ»**

Градостроительно-земельная комиссия Москвы (ГЗК), предоставила земельные участки для интеграции Московского центрального кольца с Рижским (ТПУ «Стрешнево») и Савеловским (ТПУ «Окружная») направлениями МЖД. Об этом сообщили в четверг в пресс-службе комитета города Москвы по обеспечению реализации инвестиционных проектов в строительстве и контролю в области долевого строительства.

«Участки будут переданы ОАО «РЖД» для строительства объектов железнодорожного транспорта и выполнения работ по объектам «Интеграция Савеловского направления и Малого кольца МЖД» и «Интеграция Рижского направления и Малого кольца МЖД», – приводятся в сообщении слова председателя Москомстройинвеста, ответственного секретаря ГЗК Анастасии Пятовой. Уточняется, что участки передадут инвестору в аренду сроком на шесть лет.

Транспортно-пересадочный узел «Стрешнево» объединит одноименную станцию МЦК, станцию «Войковская» Замоскворецкой линии метрополитена и платформу «Ленинградская» (Рижского направления МЖД). Также продолжается строительство северного терминала ТПУ, который позволит обеспечить пассажирам так называемую теплую пересадку с Рижского направления МЖД на МЦК.

<https://tass.ru/moskva/6169964>

### **АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.02.28; ПОЧТИ 80 АВТОМАТОВ ПО ПРОДАЖЕ БИЛЕТОВ УСТАНОВЛЕНО НА СТАНЦИЯХ ЛЕНИНГРАДСКОГО НАПРАВЛЕНИЯ ОЖД**

Почти 80 автоматов по продаже билетов установлено на станциях Ленинградского направления Октябрьской железной дороги (ОЖД). Об этом сообщили в пресс-службе Московско-Тверской пригородной пассажирской компании (МТППК).

«Московско-Тверская пригородная пассажирская компания установила 78 новых автоматов по продаже билетов на пригородные поезда. Больше всего автоматов появилось на станциях «Крюково» (Зеленоград), «Клин» и «Химки» – восемь, семь и шесть штук соответственно. На платформах «Новоподрезково» и «НАТИ» добавили по пять автоматов. На «Лихославле» и «Решетниково» автоматы установили впервые – раньше на этих станциях билеты продавались только в кассах», – говорится в сообщении.

Уточняется, что в новых автоматах пассажиры могут приобретать разовые и абонементные билеты, оформлять перевозку багажа и животных. Все автоматы поддерживают оплату банковскими картами и бесконтактные платежи. При покупке билет можно записать на транспортную или социальную карту. Обеспечить сохранность автоматов поможет антивандальный корпус, а для расположенных на улице устройств предусмотрены металлические боксы с навесом и рольставнями.

Ранее портал News.ru сообщал, что **министерство транспорта** Российской Федерации предложило оплачивать проезд на электричке с пересадкой на метро одним платежом в конце поездки. В ведомстве считают, что это должно значительно упростить оплату проезда на этом транспорте.

<https://www.mskagency.ru/materials/2868033>

### **КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, ИВАН САФРОНОВ; 2019.03.01; НОВАТЭКУ СЛИШКОМ МЕЛКО В ОБСКОЙ ГУБЕ; КОМПАНИЯ ПРОСИТ ПРЕЗИДЕНТА О СРОЧНОМ ДНОУГЛУБЛЕНИИ**

Правительство в срочном порядке изыскивает 4 млрд руб. на проведение дноуглубления в Обской губе для терминала «Утренний», откуда должен отгружаться сжиженный газ с будущего проекта НОВАТЭКа «Арктик СПГ 2». По данным “Ъ”, глава НОВАТЭКа Леонид Михельсон в конце февраля просил Владимира Путина о выделении этих средств, а также 8 млрд руб. на расширение канала к порту Сабетта. Работы нужно начать уже летом, в противном случае НОВАТЭК может не успеть запустить «Арктик СПГ 2» в конце 2022 года. По словам собеседников “Ъ”, деньги должны быть найдены раньше майских бюджетных корректировок.

Глава и основной владелец НОВАТЭКа Леонид Михельсон в конце февраля направил письмо президенту Владимиру Путину, в котором попросил правительство в срочном порядке выделить из бюджета 4 млрд руб. на дноуглубление в Обской губе возле терминала «Утренний» и еще 8,3 млрд руб. на расширение подходного канала к порту Сабетта. Об этом “Ъ” рассказали источники, знакомые с ситуацией. Господин Михельсон подчеркивает, что эти мероприятия включены в комплексный план развития магистральной инфраструктуры, но до сих пор выделение госсредств не подтверждено. В письме отмечается, что для своевременного запуска первой линии завода НОВАТЭКа по сжижению газа «Арктик СПГ 2» в конце 2022 года соответствующие работы необходимо

начать в 2019 году, заложив необходимые расходы при ближайшей корректировке бюджета. Расширение канала к Сабетте нужно для обеспечения безопасных отгрузок с завода «Ямал СПГ», вышедшего в декабре на полную мощность.

В НОВАТЭКе “Ъ” сообщили, что «президентом и правительством даны все необходимые поручения с целью своевременного решения вопросов финансирования строительства объектов инфраструктуры терминала «Утренний», в том числе связанных с финансированием работ в 2019 году». «Все стороны нацелены на согласование необходимой документации для своевременного строительства необходимой инфраструктуры, относящейся к федеральной собственности и необходимой для реализации проекта «Арктик СПГ 2»», - заключают в НОВАТЭКе. Получить комментарий в Кремле не удалось.

Всего на развитие Севморпути в проекте на 2019-2024 годы заложено 734,9 млрд руб., из которых 273,6 млрд руб. - госсредства. По информации “Ъ”, дополнительная потребность составляет 180,8 млрд руб., из них в 2019 году – 9,7 млрд руб. Нехватка средств возникла из-за снижения финансирования ряда мероприятий по проекту Севморпути в пользу строительства атомных ледоколов.

По словам источников “Ъ”, представитель НОВАТЭКа 25 февраля на рабочей группе во главе с вице-премьером **Максимом Акимовым** поднял вопрос о финансировании дноуглубления возле «Утреннего» и Сабетты. Проблема в том, что НОВАТЭК не может приступить к государственной технической экспертизе терминала «Утренний» (юридически входит в порт Сабетта), так как Минфин под расширение границ порта запросил подтверждение финансирования, поясняют собеседники “Ъ”. По их словам, речь шла именно о 4 млрд руб. для дноуглубления возле «Утреннего». На совещании упоминалось, что есть поручение премьера Дмитрия Медведева Минфину восстановить все необходимые средства в рамках бюджетных корректировок. Ближайшая корректировка намечена на май, но это слишком поздно для планов НОВАТЭКа, так как работы должны начаться уже летом из-за короткого навигационного периода в Арктике, отмечает источник “Ъ”.

Представитель вице-преьера **Максима Акимова** Сергей Извольский сообщил “Ъ”, что «проблема известна, она будет решена». Источник “Ъ” в аппарате правительства считает, что изыскать требуемые средства из бюджета «вполне реально»: «тогда этот маневр будет учтен при майской корректировке бюджета». В «Росатоме» отказались от комментариев. В Минфине запрос “Ъ” переадресовали в **Минтранс**.

Глава консультационного центра «Гекон» Михаил Григорьев считает справедливой жалобу НОВАТЭКа и требование своевременно выделить деньги на дноуглубление акватории терминала «Утренний» и реконструкцию судоходного канала к Сабетте. Дноуглубление необходимо для организации причалов на береговой линии, а затем – для установки гравитационных платформ с линиями сжижения, отмечает эксперт. Кроме того, назрела необходимость чистки морского канала к Сабетте и его расширения, поскольку до конца года число газозовов Arc7, работающих для «Ямал СПГ», вырастет с 9 до 15 судов, начнут работать оба танкера для перевозки конденсата значительного дедвейта и очевиден рост отгрузки нефти с Новопортовского месторождения «Газпром нефти».

<https://www.kommersant.ru/doc/3897013>

### **ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; КСЕНИЯ РЕДИЧКИНА; 2019.02.28; СТРОИТЬ МОРПОРТЫ БУДУТ ПО НОВЫМ ПРАВИЛАМ**

Инициаторами создания морского порта могут выступать федеральные, региональные органы власти, местного самоуправления, а также физические лица, в том числе индивидуальные предприниматели, а находиться новые порты должны будут не ближе, чем за 300 км от уже существующих.



Это сказано в постановлении Правительства, которое вступило в силу 28 февраля. Там уточняется, что окончательное решение о целесообразности создания морского порта принимает **Федеральное агентство морского и речного транспорта**.

В документе сказано, что создание морского порта осуществляется на основании схемы территориального планирования РФ в области федерального транспорта. Решение о создании морского порта должно содержать данные о планируемых терминалах в составе этого порта, а также поручение Минэкономразвития о предоставлении в правительство в течение 2-х месяцев проекта акта о присвоении наименования порта. Отдельно должно быть и поручение **Минтрансу** о предоставлении в Правительство в течение 6 месяцев проекта акта об установлении границ морского порта.

Проектная мощность объектов инфраструктуры морского порта должна составлять не менее 5 млн тонн грузов в год. В новом порту должно быть как минимум 2 морских терминала, а продолжительность функционирования объектов инфраструктуры создаваемого морпорта должна составлять как минимум 25 лет.

Исключение из этих правил предоставляется портам, которые планируется создать в районах Крайнего Севера.

<https://www.pnp.ru/economics/stroit-morporty-budut-po-novym-pravilam.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.02.28; ВМТП В 2020Г ПОЛУЧИТ ПЯТЬ НОВЫХ КРАНОВ ДЛЯ ПОВЫШЕНИЯ СКОРОСТИ ОБРАБОТКИ ГРУЗОВ**

ПАО «Владивостокский морской торговый порт» (МОЕХ: VMTP) (ВМТП, крупнейшая стивидорная компания в порту Владивосток, входит в транспортную группу FESCO) в 2020 году получит пять новых портовых кранов.

Как сообщает пресс-служба FESCO, новая техника будет приобретена в рамках программы модернизации производственных мощностей, направленной на повышение интенсивности обработки грузов. По условиям заключенных с производителями договоров в адрес ВМТП поступят четыре порталных крана «Витязь» и один порталный кран Liebherr LPS 420.

Техника предназначена для обработки грузов различной номенклатуры на универсальном терминале порта. Стоимость оборудования не раскрывается.

«Новые краны позволят увеличить производительность труда, сократить время погрузки и выгрузки, повысив скорость обработки на 15-20% по сравнению с текущими показателями», – отмечает FESCO.

Грузоподъемность каждого крана «Витязь» составляет до 63 тонн, максимальный вылет стрелы – до 40 метров. Техника позволяет работать с любым видом груза, производится в Санкт-Петербурге.

Кран Liebherr LPS 420 для перевалки сыпучих и штучных грузов будет иметь самую большую грузоподъемность в парке портовой техники ВМТП. Грузоподъемность крана – до 124 тонн, максимальный вылет стрелы – до 48 метров.

В настоящее время на универсальном терминале ВМТП имеется 26 действующих кранов, каждый из которых имеет грузоподъемность от 16 до 100 тонн.

Ранее сообщалось, что ВМТП в 2018 году увеличил перевалку грузов различной номенклатуры на 39% по сравнению с показателем 2017 года – до 10,4 млн тонн. Достигнутый результат является рекордным показателем в истории порта.

В настоящее время через ВМТП проходят 15 регулярных международных и каботажных линий, соединяющих Владивосток с 8 странами мира, а также регионами Дальнего Востока России.

По данным ПАО «ВМТП», 65,8275% его акций принадлежат ООО «М-Порт» (Москва), которое, в свою очередь, на 50% принадлежит ПАО «Дальневосточное морское пароходство» (МОЕХ: FESH) (базовая компания FESCO). Еще 28,458% владеет ООО «Национальная контейнерная компания» (Москва).

FESCO – один из крупнейших в России собственников и операторов портовой инфраструктуры с интегрированным железнодорожным и логистическим бизнесом, преимущественно сфокусированным на интермодальных перевозках контейнерных грузов. Группе принадлежат ПАО «ВМТП», железнодорожный оператор «Трансгарант», 75% минус 1 акция акций оператора фитинговых платформ «Русская тройка». В управлении FESCO находится порядка 40 тыс. контейнеров. Флот группы включает 21 транспортное судно, которые преимущественно осуществляют перевозки на собственных морских линиях.

По данным FESCO, 32,5% акций группы принадлежат Зиявудину Магомедову, 23,8% – компаниям, контролируемым Марком Гарбером (один из контролирующих акционеров GHP Group), 17,4% – TPG Capital, 26,3% – другим акционерам или находятся в свободном обращении. З.Магомедов сейчас находится под стражей, его обвиняют в организации преступного сообщества и особо крупных хищениях бюджетных средств.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.02.28; МОРПОРТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ ГРУППЫ UCL В 2018 Г НАПРАВИЛ НА РАЗВИТИЕ 650 МЛН РУБ.**

АО «Морской порт Санкт-Петербург» (входит в UCL Holding) в 2018 году направило более 650 млн рублей на реализацию программы развития, сообщает пресс-служба порта. Основными статьями расходов компании стали платежи за новое оборудование и модернизацию производственных площадок.

За год порт обновил порядка 15% перегрузочной техники, затратив более 400 млн рублей. «В течение года парк подъемно-транспортного оборудования пополнился 18 новыми автопогрузчиками грузоподъемностью от 2,5 до 33 тонн для обработки насыпных и навалочных грузов, двумя ковшовыми погрузчиками грузоподъемностью до 7 тонн и восемью ролл-трейлерами грузоподъемностью до 75 тонн», – говорится в сообщении.

Порт закупил два полноповоротных электрических порталных крана «Витязь», один из которых уже введен в эксплуатацию.

Для обработки различной номенклатуры грузов компания приобрела новые грузозахватные приспособления: боковые захваты, траверсы и спредеры.

Проведены работы по обновлению железнодорожной инфраструктуры, расширены некоторые производственные площадки для обеспечения роста традиционных грузопотоков и привлечения новых грузов.

АО «Морской порт Санкт-Петербург» (стивидорный дивизион международной транспортной группы UCL Holding) – оператор, оказывающий услуги по перевалке всех видов сухих грузов в Большом порту Санкт-Петербурга. Оперирует универсальными перегрузочными комплексами генеральных и навалочных грузов, а также специализированными терминалами по обработке автомобилей и контейнеров. В 2018 году в порту перегружено 7,7 млн тонн.

Universal Cargo Logistics Holding (UCL Holding) занимается транспортировкой грузов железнодорожным и водным транспортом, осуществляет их перевалку в российских портах, оказывает услуги по логистике. Компании группы объединены в три дивизиона по основным видам деятельности: железнодорожный (UCL Rail), стивидорный (UCL Port) и судоходный (VBTH).

Стивидоры UCL Port переваливают широкий спектр грузов, в том числе металлы, уголь, зерновые, минеральные удобрения, нефть и нефтепродукты.

### **ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВЯЧЕСЛАВ ЛОБОВ; 2019.02.28; ОПТИМАЛЬНАЯ ГЛУБИНА; В МОСКВЕ ПРОШЕЛ II КОНГРЕСС «ГИДРОТЕХНИЧЕСКИЕ СООРУЖЕНИЯ И ДНОУГЛУБЛЕНИЕ»**

Конгресс объединил VI Международный форум дноуглубительных компаний и II техническую конференцию «Современные решения для гидротехнических работ».

Для участия в мероприятии зарегистрировались более 200 российских и иностранных специалистов.

Программа конгресса включала в себя рассмотрение современных технологий проведения дноуглубительных и гидротехнических работ в морских портах. Участие в дискуссии приняли заместитель руководителя **Росморречфлота** Надежда Жихарева, генеральный директор ФГУП **«Росморпорт»** Андрей Лаврищев, заместители генерального директора предприятия и работники центрального аппарата и филиалов, представители ведомств, а также крупнейших дноуглубительных компаний.

В первый день работы конгресса Андрей Лаврищев выступил с докладом на тему: «Перспективные проекты развития морской портовой инфраструктуры, включающие строительство гидротехнических сооружений и дноуглубление». Он отметил, что на сегодняшний день морское портовое хозяйство России насчитывает свыше 892 портовых комплексов, расположенных в 67 морских портах, общей мощностью более 1 млрд тонн. Протяженность причального фронта составляет около 148 тыс. погонных метров.

В настоящее время предприятием реализуются три крупных проекта строительства морских терминалов:

- международного терминала для приема круизных и грузопассажирских судов в городе Пионерский Калининградской области;
- комплекса береговой инфраструктуры в морском порту Геленджик;
- транспортно-перегрузочного комплекса для перевалки угля в бухте Мучке.

Эти масштабные комплексные стройки включают создание оградительных, берегоукрепительных и причальных сооружений, зданий и объектов системы обеспечения безопасности мореплавания, а также дноуглубительные работы.

Ежегодно **Росморпорт** выполняет дноуглубительные работы с использованием 18 земснарядов, 12 грунтоотвозных шаланд и другой вспомогательной техники. За 2018 год предприятием выполнены ремонтные дноуглубительные работы в объеме порядка 8 млн куб. м на 57 объектах. Таким образом, в целом обеспечены навигационные параметры на более чем 360 подводных ГТС.

Объем дноуглубительных работ ФГУП **«Росморпорт»** в 2019 году по плану составит 12,1 млн куб. м, сообщил Андрей Лаврищев. По его данным, в том числе объем ремонтного дноуглубления должен составить 10,4 млн куб. м, дноуглубления при новом строительстве – 1,7 млн куб. м. При этом собственными средствами планируется провести работы в объеме 8,4 млн куб. м.

Порты, в которых будет проводиться дноуглубление в рамках реализации проектов развития: Калининград, Геленджик, Ванино, Холмск.

В тот же день более подробно о современном дноуглубительном флоте предприятия рассказал заместитель гендиректора по флоту ФГУП **Росморпорт** Василий Стругов. Он сообщил, что в настоящее время **«Росморпорт»** располагает 30 судами, выполняющими ремонтные дноуглубительные работы. Предприятие постоянно наращивает количество собственной дноуглубительной и вспомогательной техники. Если в 2015 году в составе дноуглубительного флота предприятия было 8 земснарядов, средний возраст которых составлял 29 лет, то к 2018 году флот пополнился 10 единицами земснарядов, большинство из которых являются новыми высокопроизводительными судами. Это позволило увеличить долю объемов собственной техники с 52% в 2015 году до 70% в 2018 году.

В своем докладе Василий Стругов подчеркнул, что для максимально эффективного использования собственных земснарядов организована работа дноуглубительной техники в постоянном режиме. При наступлении ледовой обстановки суда передислоцируются в незамерзающие морские порты и возвращаются в порт приписки на период летней навигации.

В 2019 году **Росморпорт** планирует закупить один земснаряд и две грунтоотвозные баржи. Что касается внедрения новой техники, **Росморпорт** намерен в скором времени испытать безэкипажную грунтоотвозную шаланду. Шаланда «Рабочая» с вместимостью трюма 900 куб. м строится на Онежском судостроительно-судоремонтном заводе и планируется к сдаче в мае.

Второй день форума был посвящен вопросам совершенствования нормативного правового регулирования в области строительства морских портов, в том числе при эксплуатации и ремонте портовых ГТС. Помимо этого участники конгресса обсудили современные технологии в области гидростроительства, а также вопросы обеспечения безопасности портовых гидротехнических сооружений.

Департамент государственной политики в области морского и речного транспорта **Минтранса** России в течение двух недель проанализирует существующую нормативно-правовую базу по гидротехническим сооружениям, сообщил заместитель директора департамента Андрей Козлов. По его словам, после этого

совместно с **Росморречфлотом** и Ассоциацией морских торговых портов планируется составить план-график по совершенствованию этой базы.

Напомним: Президент России Владимир Путин в Послании к Федеральному собранию поставил задачу проанализировать существующую нормативную базу и оптимизировать ее.

Заместитель руководителя **Росморречфлота** Надежда Жихарева рассказала участникам конгресса, что документы по финансово-организационной модели концессионного соглашения по проекту сухогрузного района порта Тамань планируется передать в Правительство РФ в марте. По ее словам, ранее **Минтрансу** и **Росморречфлоту** было дано поручение дополнительно проработать данную модель с заявившимися ранее и новыми инвесторами.

Создание сухогрузного района морского порта Тамань предполагает строительство терминалов для перевалки балкерных и генеральных грузов. Таким образом, совокупная мощность сухогрузного района составит более 91 млн тонн в год.

Советник генерального директора ФГУП «Нацрыбресурс» Виктор Чеботаев выступил с докладом по проблемам нормативного регулирования поддержания проектных глубин акваторий морских портов и обеспечения безопасности судоходства, который вызвал большой интерес у специалистов.

Одной из системных проблем морских портов остается уменьшение глубин в прикормонной зоне причалов вследствие заносимости акваторий донными отложениями, а также их засорения продуктами хозяйственной деятельности портов. Та же проблема касается подходных каналов и операционных акваторий.

Уменьшение глубин в указанных типах акваторий ведет к невозможности использования гидротехнических сооружений для приема судов того водоизмещения, которое заявлялось при проектировании и строительстве порта. Соответственно, неизбежны финансовые потери операторов портов и всего транспортно-логистического узла в целом. И эти потери несравнимо выше затрат на регулярное проведение регламентных работ по дноуглублению соответствующих акваторий.

«Ремонтное дноуглубление в отличие от нового строительства не характеризуется значительными объемами, но требует регулярности. Речь здесь идет о необходимости извлечения нескольких сотен или тысяч кубометров грунта, но делать это нужно из года в год, регулярно», – отметил в своем выступлении Виктор Чеботаев.

Специалисты предприятия определили несколько факторов, мешающих решению данной проблемы. Это прежде всего излишне усложненная административная процедура оформления работ, вызывающая их затягивание и необоснованное удорожание. Сложную административную процедуру приходится проходить для получения возможности захоронения грунта, извлеченного в портовых акваториях. Сказывается также и

отсутствие подводных отвалов для дампинга грунта в районах морских портов, а также недостаток на рынке дноуглубительных снарядов малой производительности.

Виктор Чеботаев считает, что решением описанных проблем могли бы стать системные изменения природоохранного и морского законодательства, которые бы позволяли:

- устранить требования о необходимости получения заключения государственной экологической экспертизы при подготовке проектной документации на дноуглубление, извлечение предметов, мешающих судоходству, и иную повседневную деятельность в пределах границ акватории морского порта;
- создать и эффективно использовать федеральную сеть согласованных всеми ведомствами полигонов дампинга с привязкой к морским портам. При этом поручить их администрирование службам капитанов портов. И главное – создать простые и понятные, «быстрые» регламенты оформления захоронения грунта на этих полигонах с определением и утверждением тарифов утилизационных сборов;
- создать систему государственного экологического мониторинга донных отложений в акваториях морских портов и на федеральной сети полигонов дампинга, построенную на принципах экологического зонирования, с определением и утверждением перечня тарифов компенсационных сборов;
- создать систему сбора компенсационных и утилизационных платежей при проведении дно-

углублений в пределах акватории морских портов в режиме «одного окна». ФГУП «Нацрыбресурс» готово войти в состав рабочей группы с целью совершенствования законодательства в сфере дноуглубительных и подводно-технических работ в границах морских портов.

Эти предложения были поддержаны участниками конгресса. С представителями **Росморречфлота** и **Росморпорта** был согласован механизм создания соответствующей рабочей группы.

Заслуживает внимания специалистов опыт проведения научно-исследовательских работ по освоению Арктики и по дноуглублению на примере ПАО «НОВАТЭК». Крупномасштабные проекты в области производства сжиженного природного газа (СПГ) и его морской транспортировки, которые в последние 10 лет реализует предприятие, дают исключительно богатый практический исходный материал для совершенствования научных подходов, для планирования и проведения научно-исследовательских работ (НИР) в области освоения Арктики, проектирования и строительства портовых ГТС в условиях Заполярья, а также судостроения, судовождения и дноуглубления в сложных ледовых условиях.

В качестве иллюстрации можно взять морской канал в северной части Обской губы. Канал спроектирован в виде прямой линии на основе исходных гидрологических и геоморфологических сведений с большим сроком давности и уверенности в статичном положении ледового покрова в течение зимнего периода. После нескольких лет его эксплуатации и сбора свежих данных о ледовых условиях стало ясно, что лед в этой части Обской губы подвержен дрейфу, и было бы эффективнее и безопаснее изменить конфигурацию канала. Здесь важен системный научный подход.

В качестве положительного результата применения таких подходов следует отметить введение ФГУП «**Росморпорт**» в 2008 году удельного показателя «средняя стоимость 1 кубометра дноуглубительных работ». Это привело к постепенному снижению стоимости ремонтного дноуглубления, к выполнению научно-исследовательской работы, которая завершилась введением государственного сметного норматива на дноуглубительные работы, а также к обоснованию и последующему строительству серии собственных земснарядов.

<http://transportrussia.ru/item/4810-optimalnaya-glubina.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.01; ПОВРЕЖДЕНИЯ ВРЕЗАВШЕГОСЯ В МОСТ В ЮЖНОЙ КОРЕЕ РОССИЙСКОГО СУДНА НЕЗНАЧИТЕЛЬНЫ – СУДОВЛАДЕЛЕЦ**

Российскому судну «Сигранд» (Seagrand флаг РФ, порт приписки Владивосток), которое врезалось в мост в южнокорейском Пусане, потребуется ремонт, сообщил «Интерфаксу» представитель компании-судовладельца «Востокморсервис».

«По предварительным данным, ремонт (судна – ИФ) будет, но не масштабный. Степень повреждений устанавливается. Судно и ответственность судовладельца застрахованы. Главное, что нет пострадавших, не причинен вред экологии», – сказал представитель «Востокморсервиса, не уточнив, где и на какую сумму застраховано судно.

Он подтвердил, что в настоящее время капитан судна задержан. «По последней информации, капитан еще задержан», – сказал он.

Причины случившегося устанавливаются.

По данным Российского морского регистра, судно «Сигранд» было построено в 1986 году в Японии. Дедвейт судна – почти 9,7 тыс. тонн.

Как сообщалось со ссылкой на данные береговой охраны Южной Кореи, 27 февраля судно «Сигранд» врезалось в мост Кванан в Пусане, а затем развернулось и пошло в обратном направлении. Судно повредило нижнюю часть моста, врезавшись в нее между опорами. Пострадавших в результате инцидента нет.

За 40 минут до того, как врезаться в мост, судно столкнулось с круизным лайнером, пришвартованном в порту. После инцидента береговая охрана задержала судно и допросила его команду. Капитан позднее был задержан по подозрению в том, что он исполнял свои обязанности в состоянии алкогольного опьянения.

Проверку по факту инцидента проводит Дальневосточное следственное управление СКР на транспорте.

По данным южнокорейских властей, судно прибыло в Пусан утром в среду, 26 февраля, там оно выгрузило 1495 тонн труб. В четверг оно вышло из порта и должно было направиться в порт приписки Владивосток. На борту судна, по данным «Ренхап», находилось 1415 тонн рулонной стали. После выхода из порта судно отклонилось от курса и пошло в противоположном направлении – к подвесному мосту, который является известной туристической достопримечательностью Пусана и вторым по длине в Южной Корее.

По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», ООО «Востокморсервис» (Владивосток) зарегистрировано в марте 1998 года, основной вид деятельности – транспортная обработка грузов. Среднесписочная численность персонала – 38 человек. Чистая прибыль по итогам 2017 года составила 55,237 млн рублей, выручка от продажи – 251,181 млн рублей, чистые активы – 274,388 млн рублей. Владельцем и генеральным директором компании является Владимир Сандомиров. Он также является совладельцем (70%) и гендиректором ООО «Морской порт Диомид» (Владивосток)

На ту же тему:

<https://1prime.ru/transport/20190301/829764772.html>

<https://ria.ru/20190228/1551449981.html>

<https://tass.ru/proisshestviya/6173029>

<https://tass.ru/proisshestviya/6170586>

### **ИНТЕРФАКС-ЮГ; 2019.02.28; ПОТУШЕН ПОЖАР НА ОДНОМ ИЗ ИНОСТРАННЫХ ТАНКЕРОВ, ГОРЕВШИХ БОЛЬШЕ МЕСЯЦА В ЧЕРНОМ МОРЕ**

Специалисты смогли остановить горение на одном из двух танкеров, пожар на которых начался в Черном море больше месяца назад, сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе Росморречфлота в четверг.

«Горение было прекращено, туда поднялись четыре специалиста, которых доставил судовладелец, и перекрыли вентиль. Так что на «Канди» горение прекратилось, а на «Маэстро» еще есть один очаг», – сказал собеседник агентства.

Как уточнили в пресс-службе **Росморречфлота**, прекращение горения на втором танкере тоже возможно в ближайшее время.

Два судна со сжиженным газом – «Канди» и «Маэстро» – загорелись 21 января в нейтральных водах Черного моря. Танкеры под флагом Танзании находились на якорной стоянке в 15 морских милях южнее крымского мыса Такиль.

Пожар, по предварительным данным, произошел во время передачи топлива с борта на борт. Источники «Интерфакса» считают, что танкеры работали по «серым схемам» и, возможно, нарушили технику безопасности.

Члены экипажей – граждане Индии и Турции. В результате инцидента десять из 32 моряков погибли, десять – пропали без вести, 12 – спасены. МИД двух иностранных государств подтвердили гибель своих граждан. Возбуждено уголовное дело по ст. 109 УК РФ (причинение смерти по неосторожности двум и более лицам).

Пострадавших и тела погибших доставили в Керчь (Крым) вечером 22 января. Все спасенные были выписаны из городской больницы 25 января, на следующий день они покинули Крым.

Танкеры Venice (сейчас называется Candy) и Maestro в ноябре 2018 года упоминались в информации Минфина США, предупреждающей о риске американских санкций. Вашингтон утверждал, что с 2016 года суда занимаются поставками топлива в Сирию.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.02.28; НОВОРОССИЙСКИЙ СУДОРЕМЗАВОД НМТП ПРИНЯЛ НА РЕМОНТ КРУИЗНЫЙ ТЕПЛОХОД**

АО «Новороссийский судоремонтный завод» (МОЕХ: NSRZ) (НСРЗ, входит в группу НМТП) приняло на ремонт в док круизный теплоход «Князь Владимир», сообщила пресс-служба НМТП.

«Это самое большое судно, принятое (на докование – ИФ) после возобновления судоремонтной деятельности предприятия в 2018 году», – отмечается в сообщении. Длина девятипалубного теплохода – 142 м, ширина – 22 м, осадка – 7,8 м.

Договор на ремонт теплохода с его владельцем ООО «Черноморские круизы» был заключен в январе 2019 года. В рамках договора будут проведены работы по очистке корпуса теплохода и его покраске.

Теплоход «Князь Владимир» курсирует в период навигации по Черноморскому побережью по маршруту Сочи – Новороссийск – Ялта – Севастополь – Сочи.

Ожидается, что в 2020 году лайнер также начнет заходить в Абхазию. Для запуска нового маршрута этой республике потребуется провести ряд мероприятий в порту Сухуми: углубление дна, оборудование навигационными установками и обеспечение буксирами.

ООО «Черноморские круизы» было учреждено ФГУП «Росморпорт» в 2017 году. Компания является оператором морских круизов на лайнере «Князь Владимир».

АО «Новороссийский судоремонтный завод» оказывает стивидорные и судоремонтные услуги, имеет 10 причалов общей длиной 1,7 км, оснащен порталными кранами с грузоподъемностью до 50 тонн. СРЗ способен принимать суда водоизмещением до 200 тыс. тонн, длиной до 300 метров и шириной до 43 метров.

По данным системы «СПАРК-Интерфакс» на 30 января 2019 года, ПАО «Новороссийский морской торговый порт» (МОЕХ: NMTP) владеет 98,26% уставного капитала НСРЗ.

### **ИА «БАШИНФОРМ»; 2019.02.28; БАШКИРИЯ СУБСИДИРОВАЛА ВНУТРЕННИЕ АВИАПЕРЕВОЗКИ НА 102 МЛН РУБЛЕЙ**

Башкирия в текущем году субсидировала внутренние авиаперевозки на 102 млн рублей. Об этом говорилось на встрече замминистра транспорта РФ Александра Юрчика и и.о.

вице-премьера правительства республики Раифа Абдрахимова. Как подчеркнул представитель федерального ведомства, именно софинансирование со стороны регионов является главным условием участия в программе поддержки внутренних перевозок.

Из бюджета Башкирии в этом году субсидируются четыре направления из Уфы: в Краснодар, в Оренбург, в Ростов-на-Дону, Самару. Эти рейсы выполняют авиакомпании «Сибирь», «Азимут», «ЮТэйр», «Международный аэропорт Оренбург», «Руслайн».

Для пассажиров субсидирование маршрутов означает фиксированные цены на авиабилеты. Их цена будет существенно ниже, чем была бы в рыночной ситуации.

Также в перечень направлений, получивших господдержку, вошли рейсы в Уфу из Новосибирска, Ханты-Мансийска, Нижневартовска, Нарьян-Мара.

<http://www.bashinform.ru/news/1279506-bashkiriya-subsidirovala-vnutrennie-aviaperevozki-na-102-mln-rubley/>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.02.28; ЗАПРЕТ НА ПОЛЕТЫ НАД ПАКИСТАНОМ ДЛЯ РОССИЙСКИХ АВИАКОМПАНИЙ ПРОДЛЕН ДО УТРА ПЯТНИЦЫ – ИСТОЧНИКИ**

Запрет на полеты в небе над Пакистаном для российских авиакомпаний продлен до 11:00 мск 1 марта, сообщил «Интерфаксу» источник в одной из авиакомпаний.

По его словам, авиавласти РФ разослали в четверг соответствующую телеграмму.

Источник в еще одной российской авиакомпании подтвердил эту информацию.

В страны Юго-Восточной Азии транзитом через Пакистан летают «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT), «Россия», AZUR air, NordWind, iFly, в основном чартерными рейсами.

Накануне сообщалось, что российские авиакомпании получили информацию о полном или частичном закрытии воздушного пространства для полетов над территориями Индии, Пакистана и Афганистана в связи с обострением индийско-пакистанского конфликта. В связи с этим перевозчики заявили об изменении маршрутов и увеличении времени полетов в популярные у туристов страны Азии.

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАТАЛИЯ ЯЧМЕННИКОВА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА, СВЕТЛАНА ДОБРЫНИНА, ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2019.02.28; ВСЕ УЛЕТЕЛИ; ИЗ-ЗА КОНФЛИКТА ИНДИИ И ПАКИСТАНА ПРАВА НАШИХ ТУРИСТОВ НЕ БУДУТ НАРУШЕНЫ**

Конфликт Индии и Пакистана не помешает отдыху российских туристов в странах Юго-Восточной Азии, обещают в Ростуризме.

Все туристы, которые должны были вылететь на курорты из Екатеринбурга и вынуждены были задержаться, уже отправились к месту отдыха. На время задержки вылета они были обеспечены питанием, сообщил «Российской газете» советник руководителя Ростуризма Дмитрий Горин.

Ведомство следит за ситуацией в связи с возникшим кризисом и готово включиться в ее разрешение, если права туристов будут нарушаться. «Непосредственно в зоне военного конфликта Индии и Пакистана российских туристов нет», – пояснил Дмитрий Горин.

Отношения между Индией и Пакистаном резко обострились 14 февраля, когда смертник подорвал себя рядом с колонной военизированной полиции в северном индийском штате Джамму и Кашмир. Индия обвинила Пакистан в поддержке террористических формирований. Стороны перешли к взаимным обстрелам вдоль границы в индийском штате Джамму и Кашмир. В результате воздушное пространство над Пакистаном было закрыто.

Такая напряженная ситуация не могла не вызвать опасения среди туристов, купивших туры на более поздний срок. «По телефону поступают обращения от россиян, у которых запланированы туры на май и последующие месяцы, с просьбой разъяснить ситуацию», –



отметила в беседе с «РГ» начальник правового управления Федерального агентства по туризму Изо Арахамия.

Сейчас об угрозе российским гражданам в Индии не объявлено, потому оснований для отмены купленных туров, в том числе на индийский курорт Гоа, нет, сказала она. Однако российские туроператоры при продаже туров должны информировать россиян о создавшейся в регионе ситуации.

Транзитные рейсы с туристами в Китай и другие страны Юго-Восточной Азии следуют обходными маршрутами, на которые получены все необходимые разрешения. При этом время полета увеличилось на 1,5-2 часа, но стоимость туров не меняется, подчеркнула Изо Арахамия.

Небо над Пакистаном для российских авиакомпаний закрыто до 2 часов 59 минут первого марта. Такое оперативное извещение об изменениях в правилах проведения и обеспечения полетов и аэронавигационной информации было издано **Росавиацией** еще в среду.

Перевозчики, которые летают из России во Вьетнам, Таиланд, Индию и Китай, начали сразу после получения этого извещения пересматривать свои маршруты.

Время в пути, действительно, увеличивается, так как самолеты пускают в обход в основном через воздушное пространство Китая, единицы полетят через Дубай и Иран. И из-за этого произошли сдвиги в расписании рейсов, в том числе и чартерных. Вылет сдвинулся примерно на три часа. И авиакомпании об этом уже начали заранее предупреждать своих пассажиров.

В настоящее время это направление пользуется повышенным спросом у российских туристов, авиакомпания AZUR air ежедневно осуществляет полеты в эти страны как из Москвы, Санкт-Петербурга, так и из десятка российских регионов. В связи со сложившейся обстановкой в прошедшие сутки авиакомпания оперативно пересмотрела свою полетную программу, подготовила альтернативные безопасные маршруты и получила необходимые разрешения авиационных властей стран, над территорией которых проложены альтернативные маршруты.

Но в первые минуты после закрытия воздушного пространства над Пакистаном принятие решений о незапланированной посадке было на командирах воздушных судов. Они были буквально на подлете к воздушному пространству Пакистана предупреждены местными диспетчерами, которые вели самолеты в воздушном пространстве Узбекистана, о рисках пролета над Пакистаном. Командиры воздушных судов Москва – Фукуок (Вьетнам) и Санкт-Петербург – Краби (Таиланд) авиакомпании AZUR air решили приземлиться в Екатеринбург. Пока перевозчик договаривался о новых маршрутах, пассажиров разместили в гостинице. «Оба самолета вылетели в пункт назначения еще ночью 28 февраля. В таиландский Краби – в час ночи, во вьетнамский Фукуок – в три часа», – сообщил «РГ» заместитель директора по стратегическим коммуникациям Кольцово Андрей Клименских.

Будет ли **Росавиация** продлевать «извещение об изменениях в правилах...» после 1 марта или в небе над Пакистаном появятся зоны, не рекомендуемые для полетов, пока неизвестно. В любом случае компании обязаны обеспечивать безопасность пассажиров и, если надо, продолжить летать в обход Пакистана.

Комментарий

Сергей Мельниченко, генеральный директор Международного консультативно-аналитического агентства «Безопасность полетов»:

- Закрытие воздушного пространства над Пакистаном и (частично) Индией уже повлияло на выполнение более тысячи рейсов авиакомпаний, летающих транзитом из Европы в Юго-Восточную Азию и в обратном направлении. Самолеты вынуждены делать посадку для дозаправки либо в Мумбаи, либо в Дубае. Это ведет, с одной стороны, к увеличению продолжительности рейсов, с другой – к увеличению их стоимости. Для авиакомпаний выросли не только расходы на топливо, но и на оплату летного времени экипажей.

Исключительно большая нагрузка ложится сейчас на диспетчерские службы Ирана и Турции. Так, Евроконтроль посчитал: ежедневно иранские диспетчеры будут отслеживать дополнительно около 400 рейсов. А воздушное пространство там и так загружено.

Причем, как известно, рейсы распределяются по суткам неравномерно. Это кавалькада: плюс 16-17 рейсов в час к тем, которые уже есть, а временами – более 20 «лишних» рейсов. Возникают дополнительные риски по пропускной способности воздушного сектора, утомляемости диспетчеров. Понятно, что чем больше самолетов в воздухе, тем должен быть выше контроль.

Одновременно из-за изменения потоков воздушного движения ожидается резкое падение интенсивности полетов над Грузией и Азербайджаном. Некоторое изменение интенсивности ожидается над Польшей (около 20 дополнительных рейсов в сутки). Потоки могут меняться, поскольку маршруты выбираются непосредственно авиакомпаниями.

<https://rg.ru/2019/02/28/konflikt-indii-i-pakistana-ne-pomeshaet-otdyhu-rossijskih-turistov.html>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/3896825?from=hotnews#id1307005>

<https://360tv.ru/news/obschestvo/rossijane-ne-mogut-pokinut-deli-iz-za-konflikta-mezhdu-indiej-i-pakistanom/>

<https://tass.ru/ekonomika/6170797>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.02.28; РОСТУРИЗМ СООБЩИЛ ОБ УВЕЛИЧЕНИИ НА 1,5-2 ЧАСА ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТИ АВИАПЕРЕЛЕТОВ В АЗИИ ИЗ-ЗА ИНДО-ПАКИСТАНСКОГО КОНФЛИКТА**

Время полетов в страны Юго-Восточной Азии увеличилось в среднем на 1,5-2 часа из-за закрытия неба над Пакистаном и Индией, сообщила в четверг пресс-служба Ростуризма.

«Ростуризм в связи с закрытием воздушного пространства над Пакистаном и Индией информирует, что в настоящее время рейсы выполняются по альтернативным маршрутам через Китай, Оман и Иран. Продолжительность полетов увеличена в среднем на 1,5-2 часа. Рейсы выполняются без промежуточных посадок», – говорится в сообщении.

По данным ведомства, задержанные 27 февраля рейсы вылетели в пункты назначения и доставили туристов к месту отдыха. На период ожидания в соответствии с законодательством пассажирам было предложено размещение в отелях и питание.

«Пассажирам рейсов Thai Airways, отмененных 27 и 28 февраля, по информации авиакомпании, также предложено размещение в гостиницах и альтернативные варианты вылета. Рейс из Бангкока в Москву вылетел с опозданием, 28 февраля», – уточнили в Ростуризме.

Ведомство рекомендовало туристам уточнять актуальную информацию о времени вылета рейсов у туроператоров и авиакомпаний, «которые обязаны информировать об изменении в расписаниях полетов».

27 февраля авиавласти Индии и Пакистана объявили о закрытии неба над приграничными областями из-за обострения конфликта между двумя странами. Это стало неожиданностью для перевозчиков и потребовало резкой смены маршрута полетов.

В среду два рейса Azur Air, летевшие из Москвы и Петербурга на острова Фукуок и Краби, вынуждены были развернуться и сесть в Екатеринбурге после того, как авиакомпания получила сообщение о закрытии неба. В компании iFly возникли проблемы с рейсом F7-9882 из Саны в Москву из-за необходимости менять маршрут. Также в среду и четверг произошла задержка двух рейсов перевозчика из Москвы на тайский Пхукет и обратно почти на сутки. «Аэрофлот» изменил время вылета пяти рейсов в Таиланд, Китай и Индию. Авиакомпания «Россия» в среду сообщила об увеличении времени полетов в азиатские страны из-за закрытия неба. Тайская Thai Airways в четверг отменила все рейсы

в Европу и, в том числе, в Москву, но в четверг возобновила полеты через воздушное пространство Китая.

### **КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.03.01; ШЕРЕМЕТЬЕВО ВЛЕТАЕТ В БЮДЖЕТ; АЭРОПОРТ ПЫТАЕТСЯ ВЗЫСКАТЬ НЕДОПЛАТУ ЗА ОБСЛУЖИВАНИЕ СИЛОВИКОВ**

Аэропорт Шереметьево через суд пытается взыскать с **Росавиации** и **Минтранса** 20,6 млн руб. недополученных в 2016 году субсидий за обслуживание бортов силовых структур. Государство хронически недоплачивает за их полеты, которые заметно участились после обострения международных отношений в 2014 году, и Шереметьево, отмечают эксперты, среди столичных аэропортов несет наибольшую нагрузку по их обслуживанию. На рынке считают, что в случае победы Шереметьево возникнет прецедент, который позволит операторам взыскивать недополученные субсидии через суд, чего раньше не удавалось.

АО «Международный аэропорт Шереметьево» (МАШ) подало иск к **Росавиации** и **Минтрансу** о взыскании 20,6 млн руб. долга 2016 года за аэропортовое и наземное обслуживание самолетов госструктур – Минобороны, ФСБ, МЧС, нацгвардии и других. Оператор не пояснил, были ли полностью погашены обязательства в 2017 году и будет ли он судиться за этот период.

Силовые ведомства не платят за обслуживание аэропортам, которые по закону обязаны предоставить услуги по первому их требованию. Но по итогам года предусмотрено покрытие их убытков из бюджета: они подают заявки в **Росавиацию**, которая выделяет средства в рамках бюджетных лимитов. Однако их хронически не хватает. Как отмечает источник “Ъ” в отрасли, до 2014 года выделяемых средств было достаточно. Но после присоединения Крыма и начала боевых действий в Донбассе, а затем и в Сирии количество вылетов значительно увеличилось, а объем выделяемых средств остался на прежнем уровне. Ранее субсидии выделялись в порядке поступления заявок в **Росавиацию**, и при нехватке лимитов заявителю могли отказать. Но 16 января вышло новое постановление правительства, которое обязывает компенсировать выпадающие доходы в полном объеме. Впрочем, собеседники “Ъ” в отрасли отмечают, что механизм компенсации при превышении бюджетных лимитов так и не описан, и предполагается, что задолженность бюджета будет переноситься на следующий год.

В апреле 2018 года Международная ассоциация аэропортов (МАА) отмечала, что в 2016-2018 годах на покрытие расходов аэропортов требовалось около 500 млн руб. ежегодно. При этом в 2016 году правительство выделило из бюджета 315 млн руб., в 2017 году – 266,8 млн руб., а в 2018 году – 253,2 млн руб. Таким образом, за последние три года операторы российских аэропортов недополучили в общей сложности 665 млн руб.

Шереметьево – не единственный аэропорт, пытающийся взыскать невозмещенные расходы. Оператор Пулково «Воздушные ворота Северной столицы» (ВВСС) также обратился в суд по взысканию недополученных в 2016-2017 годах 1,1 млн руб. компенсаций, рассказал оператор. Суд первой инстанции отказал ВВСС, но оператор подал апелляцию, рассмотрение назначено на 14 марта. В текущем году ВВСС также рассчитывает получить компенсацию за 2018 год, говорят там. «Проблема актуальна для всей авиационной отрасли. Аэропорт Домодедово – не исключение. Для решения нужно внести изменения в законодательство и пересмотреть подход к прогнозированию лимитов бюджетных обязательств государства», - говорят в Домодедово.

Глава МАА Сергей Никотин отмечает, что ранее аэропортам не удавалось добиться компенсации недополученных субсидий через суд, и если требование МАШ будет удовлетворено, то может возникнуть благоприятный для операторов прецедент. В Минфине переадресовали вопросы “Ъ” в **Минтранс**, который является главным

распорядителем бюджетных средств по данной статье. В **Минтрансе** и **Росавиации** воздержались от комментариев.

«На МАШ приходится наибольший рост нагрузки из-за роста числа полетов военных бортов после начала антитеррористической операции в Сирии,- отмечает партнер юридической компании «Рустам Курмаев и партнеры» Дмитрий Горбунов.- Следовательно, долг перед ним растет быстрее, чем как минимум перед другими столичными аэропортами». Он предполагает, что МАШ может использовать иск как инструмент давления на **Росавиацию** при очередном распределении средств для снижения темпов роста долга.

<https://www.kommersant.ru/doc/3897097>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.02.28; ШЕРЕМЕТЬЕВО ПОДАЛО В СУД НА МИНТРАНС И РОСАВИАЦИЮ ЗА ДОЛГИ ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ ГОССЛУЖБ**

АО «Международный аэропорт «Шереметьево» (МАШ) подало судебный иск к **Минтрансу** РФ и **Росавиации**, сообщается на сайте судебной картотеки.

Заявление зарегистрировано Арбитражным судом Москвы 26 февраля. Материалы, разъясняющие суть требований истца, на сайте картотеки пока не опубликованы. Сумма исковых требований – 20,6 млн руб.

МАШ является владельцем терминальной инфраструктуры аэропорта, **Росавиация** – собственник аэродрома.

В пресс-службе «Шереметьево» «Интерфаксу» пояснили, что иск связан с долгами за обслуживание рейсов государственных структур.

«АО «МАШ» оказывает услуги по обеспечению полетов государственным организациям, оплата которых производится **Росавиацией** в пределах установленных лимитов. За оказанные в 2016 году услуги АО «МАШ» получило частичную оплату. Ввиду данных обстоятельств, АО «МАШ» обратилось в Арбитражный суд с требованием к **Росавиации**, **Минтрансу** РФ о взыскании недополученных денежных средств», – заявил собеседник агентства.

На ту же тему:

<https://www.vedomosti.ru/business/news/2019/02/28/795387-sheremetevo>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ФЕДОР БОРОВИКОВ; 2019.02.28; ВИТАЛИЙ САВЕЛЬЕВ: ВЫИГРАЕТ ТОТ, КТО УЙДЕТ В ЦИФРОВИЗАЦИЮ; ПОЛЕТ В НОВУЮ ЭПОХУ – ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ГЛАВНОГО РОССИЙСКОГО АВИАПЕРЕВОЗЧИКА О КОНКУРЕНЦИИ И СТРАТЕГИИ «100 МИЛЛИОНОВ ПАССАЖИРОВ К 100-ЛЕТИЮ «АЭРОФЛОТА»**

На вопросы корреспондента «Российской газеты» отвечает генеральный директор «Аэрофлота» В.Г. Савельев.

Виталий Геннадьевич, прошлый год был наполнен важными событиями для страны. Ведущая авиакомпания России также отметилась многими новациями, добилась очередных конкурентных преимуществ на мировом рынке авиаперевозок. Что в 2018 году вы считаете ключевым для «Аэрофлота» и себя лично?

Виталий Савельев: Прежде всего мы вышли на качественно новый горизонт планирования – приняли революционную Стратегию развития Группы «Аэрофлот» до 2023 года. Одна из главных ее целей – выполнение поручений президента Российской Федерации относительно будущего развития авиаперевозок внутри страны. В его майском указе 2018 года говорится, в частности, о необходимости обеспечить реконструкцию инфраструктуры региональных аэропортов и расширение сети межрегиональных регулярных пассажирских авиационных маршрутов, минуя Москву, до 50% от общего количества внутренних регулярных авиационных маршрутов.

У нас есть конкретный план, направленный на достижение этой важнейшей цели. В соответствии с новой стратегией «Аэрофлот» совместно с дочерними компаниями создаст три региональные базы: в Сочи, Екатеринбурге и Новосибирске, а также новый международный хаб в Красноярске. Мы намерены в 2,7 раза увеличить поток региональных перевозок – с 7 млн пассажиров в 2017 году до 19 млн в 2023-м. Я доложил основные направления нашей новой стратегии Владимиру Владимировичу Путину, и они получили его поддержку, поскольку служат интересам страны в целом.

Прямое, в обход Москвы, авиасообщение между регионами поддержит их экономическое развитие. Группа «Аэрофлот» продолжит реализацию программы перевозок в отдаленные и стратегически значимые регионы: на Дальний Восток, в Калининградскую область и Крым.

И все это собственными силами?

Виталий Савельев: Не могу не отметить высокое значение субсидирования региональных перевозок для всей гражданской авиации России. Это крайне важно для повышения мобильности населения. Но не должно быть упрощенного подхода: дадим субсидии перевозчикам – и люди полетят. Если параллельно с этими мерами не вкладываться в развитие инфраструктуры регионов – строить современные школы, дороги, больницы, театры, создавать комфортную среду обитания – деловая активность и впредь будет сосредотачиваться в городах-миллионниках, социальное неравенство между их населением и жителями других пунктов будет расти.

Именно поэтому я воодушевлен словами президента, который в Послании Федеральному Собранию сообщил о том, что за шесть лет по всей стране будет реконструировано более 60 аэропортов, в том числе строятся международные аэропортовые комплексы в ряде центров Дальнего Востока.

Насколько возрастет у вас пассажиропоток в целом

Виталий Савельев: Ответ содержится в самом названии стратегии – «100 миллионов пассажиров к 100-летию «Аэрофлота». В предстоящее пятилетие, к 2023 году, «Аэрофлот» и его дочерние компании планируют довести пассажиропоток до 90-100 млн пассажиров. Эта цифра должна быть достигнута в том числе за счет максимально доступных для россиян цен на авиаперевозки.

Роль главного драйвера роста в рамках группы отводится авиакомпании «Победа» – первому в России классическому лоукостеру. Он создан в 2014 году также благодаря поддержке президента России. История развития «Победы» – это история успеха. Если в 2018 году она перевезла более 7 млн пассажиров, то в 2023-м перевезет 25-30 млн. Это львиная доля запланированного прироста. Вдумайтесь: практически каждый третий пассажир Группы «Аэрофлот» полетит рейсами нашего лоукостера. Конечно, в адрес «Победы» есть нарекания. Далеко не всем она нравится, прежде всего своими спартанскими условиями перевозок и правилами регистрации. Но в этом и состоит суть лоукостера! Это необходимое условие рекордно низких тарифов. А о спросе на услуги «Победы» говорит практически стопроцентная загрузка ее рейсов.

Что касается нашей глобальной сети, то мы рассчитываем в несколько раз увеличить количество транзитных пассажиров, в особенности за счет наших беспорных конкурентных преимуществ на транзите Европа – Азия. По сути, начинаем полет в новую эпоху.

Планы действительно впечатляют. По силам ли они «Аэрофлоту»?

Виталий Савельев: Мы занимаемся планированием, исходя из своих реальных возможностей, а также прошлого опыта. А разве мало сделано? Подумайте, в 2009 году, когда я пришел в «Аэрофлот» во главе команды кризисных менеджеров, авиакомпания фактически имела статус региональной. Напомню о нашей истории. В 1990 году «Аэрофлот» вошел в Книгу рекордов Гиннеса как крупнейшая авиакомпания мира с годовым пассажиропотоком 139 млн человек. Только пять лет назад две американские

компании, объединившись, смогли побить этот рекорд. После распада Советского Союза наступило резкое пике: «Аэрофлот», который больше не объединяет всю гражданскую авиацию страны, перевозит в 1994 году лишь 3,1 млн пассажиров (а вся гражданская авиация России – около 32 млн). В 2009 году наша авиакомпания перевезла 8,6 млн пассажиров (совместно с «дочками» «Дон» и «Норд» – 11,1 млн). А затем, при новом менеджменте, рост становится стабильным трендом. В 2017 году мы официально вернулись в двадчатку крупнейших авиагрупп – 50,1 млн пассажиров. В 2018 году упрочили свои показатели – 35,8 млн пассажиров перевез сам «Аэрофлот» и 55,7 млн вся наша группа. Если соединить эти точки, получается график, который мы называем «наша улыбка». И эта улыбка станет завершенной к 2023 году, когда мы доведем пассажиропоток до 100 млн человек.

Такой рост стал возможен, потому что мы впервые в истории страны создали мощный авиационный холдинг – современную Группу «Аэрофлот». После почти тридцатилетнего перерыва вернулись в глобальную авиационную элиту. Запустили первый российский лоукостер. Ввели собственную социальную программу «плоских» тарифов для более доступного авиасообщения с Дальним Востоком, а также Крымом и Калининградом. Помнится, когда мы объявили, что хотим к 2025 году войти в топ-20 мировых авиационных групп по пассажиропотоку, некоторые открыто называли нас прожектерами. Однако эта цель была достигнута со значительным опережением сроков. Я верю в свою команду и считаю, что ей вполне по силам выполнение новых амбициозных задач.

Что вы можете сказать о финансовом здоровье «Аэрофлота»? Многие эксперты называют 2018 год худшим для гражданской авиации в экономическом отношении

Виталий Савельев: Соглашусь, отрасли нелегко – это действительно так. «Аэрофлот» в полной мере ощущает все эти трудности, однако мы с ними справляемся. Я пока не могу назвать точные финансовые итоги, поскольку должен соблюдать правила, обязательные для публичной компании. Могу сказать одно: по итогам 2018 года «Аэрофлот» оказался в плюсе. Но результат не настолько хорош, насколько нам хотелось бы.

Причины недополучения доходов – на поверхности. Во-первых, керосин, главная статья расходов авиакомпании, подорожал в прошлом году на 36%. Для нас это означает дополнительные расходы в размере 48 млрд рублей. Ситуация с нефтью остается неопределенной. Как поведет себя мировой рынок нефти? Как разрешится кризис в Венесуэле? Вопросов много.

Вторая потеря – девальвация рубля. У нас более 50% платежей идет в иностранной валюте. Мы даже российским компаниям платим в рублях, но по существующему валютному курсу. Пример – формульное ценообразование при закупках топлива, где привязаны курс нефти и курс доллара. Для нас это тяжелая нагрузка. Если к подорожанию керосина мы добавим эффект девальвации, то в целом потери Группы «Аэрофлот» составят 59 млрд рублей – почти 1 млрд долларов. И тем не менее мы покажем прибыль.

Однако, как показывают предварительные данные за 2018 год, другие перевозчики, в США, например, завершили его с рекордной прибылью.

Виталий Савельев: Согласен. Компания Delta в четвертом квартале показала самую большую прибыль, хотя у них керосин подорожал тоже существенно. Возросшую финансовую нагрузку они просто переложили на пассажира. Для нас, российских перевозчиков, такого варианта не существует. По идее в нынешней ситуации мы должны были бы поднять цену на перевозки. Но реально у нас нет такой возможности – по более высокой цене пассажир просто не полетит. Российский потребитель – не американец. Я имею в виду прежде всего пассажира массового. Никакие разовые акции, никакие маркетинговые ходы не сработают. У нас впервые более чем на 1% упала загрузка кресел, а это существенно для нашей компании. Поэтому приходится изыскивать внутренние резервы, применять меры экономии, чтобы не сдавать позиции на рынке и сохранить рентабельность. Мы, безусловно, будем замораживать некоторые проекты.

Складывается впечатление, что ваши пассажиры ценят вашу заботу. Это было известно и раньше по международным рейтингам сервиса в авиации. Но недавний рейтинг КПМГ стал настоящей сенсацией...

Виталий Савельев: Не скрою, новость для нас очень приятная. КПМГ – одна из ведущих аудиторских фирм в мире. Она впервые провела в России исследование «С потребителем на «ты»: 100 брендов с лучшим клиентским сервисом». При этом «Аэрофлот» не только вошел в топ-10 престижного списка, но и оказался там единственной российской компанией. Составляющие успеха хорошо известны – их перечисляют сами эксперты КПМГ. Во-первых, самый молодой среди крупных авиакомпаний самолетный парк, а значит, комфорт и безопасность. Второе – высокое качество услуг в целом. Третье – сильный бренд с почти столетней историей. Большое значение имеют разветвленная сеть маршрутов и удобная бонусная программа. От себя могу добавить, что многие из наших важнейших преимуществ основаны на самых современных цифровых технологиях.

Виталий Савельев: Цифровые технологии развиваются такими темпами, что говорить о какой-то секретности просто не имеет смысла. Это процесс универсальный, со множеством участников, каждый из которых получает выгоду. Таков принцип нашей работы. Яркий пример – цифровой проект «Витрина данных налогового мониторинга». Недавно мы с руководителем Федеральной налоговой службы Михаилом Мишустиним представили его председателю правительства Российской Федерации Дмитрию Анатольевичу Медведеву.

ФНС России выступила идеологом проекта, предоставляла нам все необходимые рекомендации. Теперь ее специалисты имеют онлайн-доступ к детальным расшифровкам налоговой и бухгалтерской отчетности компании вплоть до первичного документа. Это позволяет добиться высочайшей оптимизации работы. За 2018 год число запросов налоговых органов снизилось на треть, а количество бумажных документов для ФНС России уменьшилось в четыре раза. Мы сумели сократить сроки подготовки годовой налоговой отчетности на два месяца.

Это уникальная вещь, которая не уступает западным аналогам. Подобными проектами занимаются и другие, «Аэрофлот» тут не исключение. Но мы рады, что первыми довели такой проект до конца, и готовы поделиться с другими своим опытом и знаниями.

Вы известны как самый последовательный сторонник внедрения IT-решений в российском бизнес-сообществе. Какие конкретные выгоды получает от этого «Аэрофлот»?

Виталий Савельев: Начну с того, что в рейтинге консалтинговой компании Bain & Company мы вот уже несколько лет удерживаем четвертое место в мире по цифровизации среди авиакомпаний. В 2009 году у нас было оцифровано всего 35% бизнес-процессов и было множество различных, иногда не связанных между собой платформ. В 2018 году мы оцифровали 100% бизнес-процессов на основе трех главных платформ: SAP, Sabre, Lufthansa Systems.

Внедрили систему управления предприятием SAP ERP – она обеспечивает функционирование 13 модулей SAP, многие из которых были впервые внедрены в «Аэрофлоте». Оцифровали такие области, как бухгалтерия, учет финансового лизинга, закупки и запасы, управление персоналом, казначейство, документооборот, управление договорами, бюджетирование и учет доходов по грузоперевозкам, внутренний аудит и многое другое.

В частности, переход в 2017 году на систему учета доходов на базе SAP HANA позволил нам увеличить рост числа обработанных документов до 30 млн в месяц, а рост числа автоматизированных отчетов вырос в семь раз

Мы избавились от бумажного документооборота. Наши топ-менеджеры используют отечественную разработку – систему «Монитор руководителя». Она обеспечивает онлайн-доступ к более чем 500 показателям деятельности компании. Пилоты и бортпроводники

используют iPad для доступа к документации по рейсам. Пилот видит на своем планшете весь самолет, стюардесса – самую полную информацию о пассажирах: видит, кто с кем летит, видит детей без родителей, видит вашу пересадку, все стыковки, видит, кто какое питание заказал.

То же самое на земле. Система управления ресурсами и расстановки техники и персонала сократила среднее время обслуживания самолета между прилетом и последующим вылетом с 1,5 часа до 40 минут. Мы видим наши самолеты, нашу технику, загрузку провозных емкостей. Наш ЦУП видит всю живую систему в движении и эффективно управляет ею.

Мы активно используем интернет вещей. В воздухе самолет через компьютер, через спутник передает на землю, что с ним, его состояние здоровья. И мы уже внизу готовимся его принять, готовим ангар, запчасти, чтобы он быстро ушел. У нас машины держатся в воздухе больше 12 часов, это очень приличный показатель. Это как раз и есть та наработка, которая позволяет снижать себестоимость.

Для удобства наших пассажиров мы развиваем программу «Интернет на борту». Все дальнемагистральные самолеты «Аэрофлота» уже оборудованы Wi-Fi-доступом. Сейчас устанавливаем соответствующее оборудование на наши среднемагистральные самолеты. К настоящему времени уже 26 воздушных судов семейства Airbus A320 имеют стриминговую систему развлечений.

Для нас обыденно то, что еще вчера казалось фантастикой. Например, работа с Big Data. Реализовали уже 11 бизнес-кейсов: систему рекомендаций для клиента, прогноз ожидаемой выручки, динамическую сегментацию, проверку гипотез, анализ обращений и жалоб, предикативный ремонт и т.д. Эти проекты уже принесли нам более 900 млн дополнительной прибыли в 2017 году.

Я по-хорошему болею этой темой. Считаю ее крайне важной. Авиаперевозки – бизнес с запредельной степенью конкуренции, он беспощаден к отстающим. И выигрывает тот, кто уйдет в цифровизацию.

В ближайшее время, к сожалению, нам придется притормозить некоторые из цифровых проектов. Но в целом это направление останется магистральным. Оно выделено в качестве особого раздела нашей Стратегии-2023. Запланирован выход на качественно новый уровень цифровизации, в том числе за счет работ в сфере искусственного интеллекта.

Известно, что вы сыграли ключевую роль в принятии ряда новых законов, которые сделали российскую гражданскую авиацию более современной. Какие из них считаете самыми существенными? И оправдывают ли они себя?

Виталий Савельев: Те законы, которые были приняты, нужны и работают. Назову четыре главных. Это закон о невозвратных билетах. Его принятие было серьезным шагом вперед – благодаря ему стали возможны бюджетные перевозки в России, полноценная работа лоукостера «Победа». Не меньшее значение имеет легализация безбагажных тарифов. Тем самым российские перевозчики поставлены в более справедливые условия по отношению к иностранным конкурентам.

Еще закон, который я хотел бы отметить, – разрешение иностранным гражданам работать пилотами в российских авиакомпаниях. Он позволил нам в очень нужный момент уменьшить дефицит командиров воздушных судов.

Этот закон по-прежнему актуален? В «Аэрофлоте» все еще работают летчики-иностранцы?

Виталий Савельев: Закон по-прежнему актуален. Несмотря на девальвацию, снизившую конкурентоспособность зарплат наших пилотов, иностранцы работают. Поток кандидатов стал меньше, но при нормализации экономической ситуации он вырастет вновь.

Бесспорно, квалифицированные кадры нам должны давать в первую очередь учебные заведения нашей гражданской авиации. Но любой эксперт, любой пилот-профессионал скажет вам, что эта система нуждается в серьезном совершенствовании. Между тем,



несмотря на все трудности, отрасль растет, мы развиваемся. Поэтому пилоты-иностранцы нам по-прежнему необходимы. Сейчас в «Аэрофлоте» работают 20 пилотов-иностранцев, из них 15 – граждане Чехии. С начала этого года поступило еще 15 заявок, 10 кандидатов отобраны для квалификационных тестов.

Вы говорили о четырех законах. Под четвертым имеете в виду «черные списки»?

Виталий Савельев: Да, этот закон самый резонансный. Он вступил в силу с июня прошлого года и направлен на борьбу с проблемой, которая стала бичом отрасли, – эпидемией дебошей на рейсах авиакомпаний. Теперь за грубое нарушение правил поведения на борту компания вправе отказать дебоширу в перевозке на срок один год. К сожалению, принимая закон, парламентарии сделали все, чтобы смягчить его. Один год – это, конечно, мало. Но и это работает. У нас уже восемь человек в «черном списке», есть еще шесть кандидатов. Все они совершили вопиющие выходки. И получают по заслугам. Но, повторяю, лично я – за более жесткие меры, минимум три года отказа в перевозке. А также за применение в отношении буйных пассажиров серьезных средств сдерживания – таких, как пластиковые наручники, ремни сдерживания. К сожалению, законы о разрешении этих средств до сих пор находятся на стадии рассмотрения. Сейчас в подобных ситуациях бортпроводникам приходится обходиться подручными средствами и надеяться на помощь адекватных пассажиров, которые сами страдают от дебошей соседей по салону – обычно под воздействием алкоголя. Между тем далеко не все сводится к пьяному куражу. Бывают критические ситуации, встает вопрос жизни и смерти...

Вы о недавней попытке захвата рейса Сургут – Москва?

Виталий Савельев: И об этом тоже. Пассажир без признаков опьянения спокойным голосом объявляет, что у него при себе оружие, и требует, чтобы самолет взял курс на Афганистан. Вдруг человек в самом деле вооружен? Экипаж не может это проверить. Только благодаря выдержке и профессионализму пилотов и бортпроводников 22 января удалось благополучно выйти из этой ситуации. Не допустить паники на борту. Злоумышленника уговорили на промежуточную посадку в Ханты-Мансийске, якобы для дозаправки. Такие действия командира воздушного судна в Национальном антитеррористическом комитете назвали единственно верными в сложившейся ситуации. А там уже вступили в действие спецслужбы.

Весь экипаж рейса, а также наш представитель в Ханты-Мансийске получили корпоративные награды. Отдельные слова благодарности хотел бы сказать пассажирам за понимание ситуации, за хладнокровие, за то, что избежали паники. В критической ситуации довериться экипажу, не поддаваться своим эмоциям – такое доверие для нас особо ценно.

Одно из ваших любимых высказываний: «Людей надо дисциплинировать». Распространяется ли это правило на обычных пассажиров?

Виталий Савельев: Дисциплина и авиация в принципе неразделимы. Это прежде всего вопрос безопасности полетов. Во-вторых, строгое соблюдение правил – прямая выгода и для нас как компании, и для наших пассажиров. Посмотрите рейтинг FlightStats за 2018 год. Мы показали высочайшую пунктуальность полетов, которая многих удивила. «Аэрофлот» по этому показателю оказался вторым в Европе после KLM и пятым в мире. Практически 83% рейсов по расписанию – один из лучших результатов в глобальной отрасли.

А ведь для того, чтобы выйти на эти позиции, нам не потребовались нововведения. Нужно было просто добиться точного исполнения давно уже установленных правил: багаж и ручная кладь – точно по нормативу, регистрация на рейс заканчивается за 40 минут до вылета, посадка – за 20 минут. Все приходит вовремя, без скандалов и споров за место для ручной клади. Рейс отправляется по расписанию.

«Аэрофлот» стал вновь летать четко, наравне с лучшими глобальными перевозчиками. Для дальнейшего повышения пунктуальности будем шире применять цифровые

технологии, вплоть до внедрения системы биометрического контроля в аэропорту, которая многократно упростит предполетные процедуры.

Правда ли, что лидирующая в мире бизнес-школа INSEAD преподает кейс цифровизации «Аэрофлота» как пример успешной трансформации предприятия на курсе MBA

Виталий Савельев: Это правда. И не только INSEAD. Там это был целый бизнес-кейс «Цифровая трансформация «Аэрофлота» – путь к успеху». С лекциями о цифровизации «Аэрофлота» нас приглашали выступить и в Оксфорде, и на ведущих международных авиационных конференциях. За последнее время «Аэрофлот» претерпел значительные изменения в сфере цифровизации и сегодня входит в мировой ТОП цифровых лидеров авиаиндустрии – в мире это признали. Еще раз хотел бы подчеркнуть: «Аэрофлот» всегда открыт для общения и готов предоставить любую информацию о своей работе, которая доступна в рамках правил публичной компании.

<https://rg.ru/2019/03/28/vitalij-savelev-vyigraet-tot-kto-ujdet-v-cifrovizaciiu.html>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ДМИТРАКОВА, ГАЛИНА МИСЛИВСКАЯ, ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2019.02.28; НЕ ЛИШНИЙ БИЛЕТИК; СОВЕТ ФЕДЕРАЦИИ ПРЕДЛОЖИЛ «АЭРОФЛОТУ» УВЕЛИЧИТЬ ЧИСЛО АВИАРЕЙСОВ ПО МАРШРУТУ МОСКВА – МАГАДАН**

Совет Федерации предложил авиакомпании «Аэрофлот» увеличить объем авиаперевозок по маршруту Москва – Магадан.

В ответ на просьбу жителей Магадана председатель Совета Федерации Валентина Матвиенко направила в адрес генерального директора авиакомпании «Аэрофлот» Виталия Савельева письмо с запросом о возможности увеличения объема авиаперевозок по маршруту Москва – Магадан.

«В Совете Федерации поддерживают расширение практики субсидированных авиаперевозок из Сибири и Дальнего Востока в европейскую часть России», – сказал «РГ» председатель Комитета Совфеда по экономической политике Дмитрий Мезенцев. По его словам, вопрос обеспечения в полном объеме субсидированных авиаперевозок неоднократно поднимался сенаторами на заседаниях верхней палаты, а также на встрече сенаторов с премьер-министром Дмитрием Медведевым. «По итогам встречи глава правительства дал поручение по проработке вопроса для оперативного принятия решения о скором выделении необходимых средств», – отметил Мезенцев.

Как выяснила «Российская газета», в рамках летнего расписания, которое начнет действовать в конце марта, авиакомпания «Россия» (входит в группу «Аэрофлот») планирует повысить частоту полетов по направлению с 22 до 30-31 рейса в месяц, что позволит увеличить кресельную емкость в высокий сезон на 1,5 тысячи мест. Рейсы будут выполняться на широкофюзеляжных дальнемагистральных лайнерах Boeing 777-300, отметил «РГ» представитель авиакомпании.

Сегодня же из Москвы в Магадан можно долететь либо прямым рейсом авиакомпании «Россия», либо с пересадкой в Новосибирске авиакомпанией «Сибирь». В настоящее время авиакомпания «Россия» выполняет разворотные рейсы четыре раза в неделю: по понедельникам, вторникам, средам и пятницам. И их явно недостаточно.

Дефицит авиабилетов на московском направлении стал дурной традицией: из года в год магаданцы сталкиваются с тем, что дешевые билеты – по субсидированному и «плоскому» тарифам – раскупаются в считанные дни. «К тому же субсидированные билеты не решат всей проблемы, – считает первый заместитель председателя Магаданской областной Думы Александр Басанский. – Если мы получим субсидии, но не будет дополнительных рейсов, никто отсюда не улетит. Единственное решение – увеличение частоты полетов».

Эмоциональный посыл депутата касается прежде всего летнего периода. В ближайшие дни улететь из Магадана в столицу можно свободно, и цены необременительные. А вот

цены на июль будут кусачие: от 67 683 до 104 126 рублей. И это за три месяца до сезона отпусков!

По мнению представителей органов государственной власти области, для устранения проблемы дефицита пассажирских мест будет достаточно организовать по данному маршруту в мае – октябре восемь регулярных рейсов в неделю, выполняемых воздушными судами вместимостью 450-500 человек. Однако такие суда в основном используются «Россией» под программы туристических перевозок. На лето все борты Boeing 747, которые вмещают 500 пассажиров, расписаны. Летом авиакомпании зарабатывают на перевозке туристов, отметил исполнительный директор аналитического агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев.

И диктовать здесь перевозчикам сложно. Российский рынок авиаперевозок давно не квотируется, когда речь идет о полетах на внутренних линиях. И любая авиакомпания может выйти на любую пару городов, добавил Пантелеев. «Если полеты в Магадан для авиакомпаний непривлекательны, то руководству региона следовало бы задуматься о возможности снижения ставок на обслуживание в аэропортах, посмотреть на стоимость топлива в воздушной гавани, – отметил эксперт. – Есть еще выход – создание своей региональной авиакомпании».

<https://rg.ru/2019/02/28/reg-dfo/sf-predlozhit-aeroflotu-uvlichit-chislo-rejsov-iz-moskvy-v-magadan.html>

ТВ:

<http://vesti-magadan.ru/aviasoobshhenie/valentina-matvienko-ob-uluchshenii-aviasoobshhenie-dlya-severyan>

### **RNS; 2019.02.28; «ПОБЕДА» ВПЕРВЫЕ ВОШЛА В ТРОЙКУ ВЕДУЩИХ АВИАКОМПАНИЙ РОССИИ ПО ПАССАЖИРОПОТОКУ**

Лоукостер «Победа» (входит в группу «Аэрофлот») по итогам января 2019 года впервые стал третьей авиакомпанией России по числу перевезенных пассажиров, говорится в сообщении компании.

За месяц самолётами лоукостера было перевезено более 689 тыс. клиентов – на 43,7% больше прошлогоднего результата за аналогичный период. Как отмечает компания, в 2019 году «Победа» планирует перевезти не менее 10 млн пассажиров.

Сейчас во флоте компании 26 новых самолетов Boeing 737-800, средний возраст флота «Победы» составляет 2,3 года.

Ранее **Росавиация** сообщила, что объем перевозок пассажиров российскими авиакомпаниями по итогам января составил 8,339 млн человек, что на 10% выше показателя января 2018 года.

<https://rns.online/transport/Pobeda-stala-tretei-aviakompaniei-Rossii-po-chislu-perevezennih--v-yanvare-passazhirov--2019-02-28/>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.02.28; «АЭРОФЛОТ» ЗАПЛАТИТ ДО \$124 МЛН ЗА ТЕХОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ SSJ-100**

«Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) объявил запрос предложений на услуги по техническому обслуживанию и ремонт (ТОиР) своих 50 региональных самолетов Sukhoi Superjet 100, следует из материалов на сайте закупок.

Максимальная стоимость договора с исполнителем оценивается в \$124 млн.

«Исполнитель создает пул ремонтпригодных запасных частей для обмена неисправных, демонтированных с воздушных судов компонентов на исправные, находящиеся во владении исполнителя. Кроме того, по запросу заказчика, исполнитель предоставит услуги ТОиР в отношении главных элементов с оплатой по принципу затраченных материалов и трудозатрат, а также с предоставлением арендного главного элемента на

время проведения ремонта неисправного главного элемента заказчика», – перечислено в материалах.

Как отмечается, заказываемые услуги необходимы «для обеспечения бесперебойной эксплуатации» парка SSJ-100. Исполнитель договора должен приступить к работе 31 марта.

«Аэрофлот» был одним из стартовых эксплуатантов SSJ-100, первую машину компания получила в 2011 году. Проблемы с техобслуживанием «суперджетов» их заказчики испытывают до сих пор. В конце февраля вице-премьер РФ Юрий Борисов заявлял, что над «объективными недостатками, связанными с послепродажным и сервисным обслуживанием SSJ-100, предстоит очень много работать». В программе ПАО «ОАК» (МОЕХ: UNAC), говорил он, «запланированы деньги на формирование как раз сетей послепродажного обслуживания, сервиса, на пополнение так называемых страховых запасов».

До этого, осенью прошлого года, глава АО «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС) Александр Рубцов сообщал, что компания намерена вложить в послепродажное обслуживание 100 новых SSJ-100 «Аэрофлота» «(контракт будет исполнен в 2019-2025 гг.) порядка 25 млрд руб. Деньги пойдут в формирование центрального склада запчастей и «ангарные мощности», уточнял он. Текущий среднесуточный налет SSJ-100 «Аэрофлота» составляет 4-4,5 часа, отмечал А.Рубцов, задача ГСС – довести его до 7-8 часов.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.02.28; АЭРОФЛОТ И «РОССИЯ» ОПЯТЬ ПОПРОСИЛИ ПРОДЛИТЬ ДОПУСКИ НА ЗАРУБЕЖНЫЕ МАРШРУТЫ ТРАНСАЭРО**

«Аэрофлот» и его дочерняя авиакомпания «Россия» вновь попросили продлить им допуски на международные маршруты, доставшиеся от ушедшей с рынка «Трансаэро», свидетельствуют материалы к очередному заседанию межведомственной комиссии при **Минтрансе РФ**.

Материалы опубликованы на сайте **Росавиации** в четверг.

Речь идет о 32 допусках. Так, «Аэрофлот» попросил продлить ему 17 разрешений на рейсы из Москвы в Актау, Актюбинск, Алма-Ату, Астану, Атырау, Караганду, Аликанте, Венецию, Лион, Малагу, Милан, Пекин, Пхукет, Рим, Ташкент, Тель-Авив, Чимкент. «Россия» рассчитывает на продление 15 допусков: из Москвы в Анталию, Бангкок, Барселону, Гоа, Дубай, Зальцбург, Ираклион, Ларнаку, Париж, Пафос, Пхукет, Римини и Прагу, а также из Санкт-Петербурга в Милан и Рим. Согласно материалам, в настоящее время компании летают по всем направлениям, кроме Зальцбурга.

Запрашиваемые сроки продления в материалах не указаны. Когда состоится ближайшее заседание комиссии, **Росавиация** еще не уведомляла.

После ухода с рынка «Трансаэро» группе «Аэрофлот» достались временные права на 46 допусков к ее международным авиамаршрутам. В октябре 2016 года **Росавиация** своим приказом продлила «Аэрофлоту» и «России» допуски только на 37 из них, в марте 2017 года – на 32 из 34 запрошенных, в феврале прошлого года допуски вновь были продлены. Экс-глава **Минтранса РФ** Максим Соколов неоднократно заявлял, что допуски на маршруты «Трансаэро» будут продлеваться «Аэрофлоту», пока тот не покроет убытки от вынужденной перевозки 2 млн пассажиров обанкротившейся компании. По оценкам «Аэрофлота», речь идет о сумме 17 млрд руб., покрыть ее группа рассчитывала за 5-7 лет. На начало прошлого года компания возместила около 4,5 млрд руб. убытков за счет использования допусков, говорил журналистам глава «Аэрофлота» Виталий Савельев.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.02.28; АЭРОПОРТ ИЖЕВСКА ПОЛУЧИЛ ПРАВО ПРИНИМАТЬ САМОЛЕТЫ ТИПА А319, А320, А321**

**Росавиация** подтвердила пригодность аэропорта АО «Ижавиа» к приему воздушных судов А320, сообщил гендиректор авиакомпании Александр Синельников.

«Теперь в Ижевск могут летать А320 и модификации», – написал А.Синельников на своей странице в соцсети в четверг.

Гендиректор «Ижавиа» также опубликовал фотографии соответствующих писем за подписью и.о. руководителя **Росавиации** Андрея Беякова, в которых сообщается, что с 27 февраля в свидетельство о государственной регистрации аэродрома Ижевск внесены записи о пригодности его к эксплуатации воздушных судов типа А319, А320, А321 и их модификации.

АО «Ижавиа» находится в собственности Удмуртии, осуществляет регулярные пассажирские и грузовые рейсы по России. Компании также принадлежит аэропорт Ижевска.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6171691>

### **ТАСС; 2019.02.28; АЭРОПОРТ СОЛОВКОВ СМОЖЕТ ПРИНИМАТЬ САМОЛЕТЫ К НОЯБРЮ 2019 ГОДА**

Аэропорт Соловецкого архипелага сможет принимать самолеты Л-410 к концу летней навигации на Белом море, то есть к октябрю-ноябрю 2019 года. Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе администрации Архангельской области.

Ранее сообщалось, что авиарейсы из Архангельска на Соловки с 15 июня будут выполнять только на вертолетах, что приведет к повышению стоимости билетов. Причиной станут работы по реконструкции взлетно-посадочной полосы соловецкого аэропорта.

«Соловецкий аэропорт сможет принимать самолеты Л-410 к концу летней навигации, в зависимости от погодных условий она заканчивается на Соловках в октябре-ноябре», – сказали в пресс-службе.

В настоящее время подрядчик заканчивает подготовительные работы по подготовке к реконструкции. «Заканчивается оформление документов по земельным участкам, в частности, по тем, где будут складироваться материалы, в ближайшее время должен быть завершен план работ. Завоз материалов для реконструкции начнется с началом летней навигации на море», – пояснили в пресс-службе.

Существующий аэропортовый комплекс на Соловках был построен более 70 лет назад, а искусственное покрытие взлетно-посадочной полосы установлено в 2001 году.

Как ранее сообщалось, реконструкцию ВПП на Соловецких островах планируется завершить 30 ноября 2020 года. Планируемая стоимость работ по реконструкции аэропортового комплекса составит 2,9 млрд рублей за счет средств федерального бюджета и бюджета Архангельской области. Необходимость реконструкции полосы обусловлена истечением срока эксплуатации существующих аэродромных покрытий.

<https://tass.ru/v-strane/6168617>

### **ТАСС; 2019.02.28; КОЛИЧЕСТВО АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ В ЗАПАДНОЙ СИБИРИ ВЫРОСЛО НА 16% ЗА 2018 ГОД**

Количество инцидентов, связанных с авиацией, выросло 15-17% по итогам 2018 года, сообщил в среду в пресс-центре ТАСС Западно-Сибирский транспортный прокурор Денис Костенко.

«В 2018 году на территории Западной Сибири было допущено 148 авиационных событий, сюда включаются инциденты, серьезные инциденты, грация существует исходя из последствий. Повреждения воздушных судов на земле, шесть катастроф, если сравнивать с годом предыдущим, эти цифры примерно на 15-17% больше», – сказал Костенко.

Однако, по его словам, рост обусловлен увеличившимся количеством пассажирских перевозок воздушным транспортом в целом. Авиакомпании существенно расширили парк, выросло количество рейсов. Говоря о причинах роста, он также отметил, что, как и ранее, на первом месте выступает человеческий фактор. В 90% случаев авиационных инцидентов

– это ошибки пилотирования, это самоуверенность, самонадеянность членов летных экипажей.

В 2018 году Западно-Сибирская транспортная прокуратура выявила, в сфере воздушного законодательства более 3 тысяч нарушений закона, привлекла к дисциплинарной ответственности 246 лиц, еще 393 человека привлекли к административной ответственности. Кроме того, было возбуждено 17 уголовных дел.

<https://tass.ru/sibir-news/6169144>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.02.28; «ПОЧТА РОССИИ» ИЩЕТ УЧАСТОК ВБЛИЗИ АЭРОПОРТА ВЛАДИВОСТОК ДЛЯ ЛОГОКОМПЛЕКСА**

Гендиректор ФГУП «Почта России» Николай Подгузов обратился к губернатору Приморского края Олега Кожемяко с просьбой помочь в поиске земельного участка под строительство рядом с аэропортом Владивосток логистического центра, сообщает пресс-служба администрации региона.

«Нам («Почте России» – ИФ) необходима ваша помощь в поиске земельного участка под строительство. Желательно, чтобы логистический центр был расположен недалеко от аэропорта. Это будет крупнейший на Дальнем Востоке центр по обороту онлайн-товаров, которые сегодня очень востребованы у населения всей страны», – сказал Н.Подгузов в среду в ходе встречи с главой Приморья.

Предполагается, что логистический почтовый комплекс также будет обрабатывать все потоки почтовых отправлений из Юго-Восточной Азии, Китая и Японии.

«Мы готовы оказать вам помощь в ремонте зданий, находящихся в муниципальной собственности, а также в подборе подходящего участка под логистический центр», – привела пресс-служба слова О.Кожемяко.

Согласно концепции развития почтовой связи в РФ на период до 2020 года, размещенной на сайте «Почты России», основными статьями капитальных затрат являются модернизация сети отделений почтовой связи, логистики, обновление IT-систем.

Как сообщалось, «Почта России» ждет роста рынка онлайн-торговли в РФ минимум до 5 трлн рублей через 5 лет. «Наша задача – сделать так, чтобы этот рынок развивался, чтобы у него не было инфраструктурных ограничений, чтобы та скорость перехода офлайн-покупок в онлайн-приобретения была органичной. Поэтому первая глобальная задача – решить инфраструктурные ограничения», – заявлял Н.Подгузов в ноябре 2018 года.

Он напомнил тогда, что «Почта» с ВТБ (МОЕХ: VTBV) создали компанию «Национальные логистические технологии», которая «за два – за два с половиной года построит современные логистические хабы нескольких уровней, с цифровой складской логистикой, которая позволит качественно обслуживать покупку в любом интернет-магазине». «Мы на себя возьмем упаковку, сортировку и доставку», – говорил он.

Сообщалось также, что ВТБ и «Почта России» создали совместное предприятие на паритетных началах в сфере логистики, договорились вложить в него в течение трех лет по 10,2 млрд рублей каждый. Стороны договорились учредить АО «Национальные логистические технологии» для реализации проекта по созданию 38 логистических центров по всей стране общей площадью более 400 тыс. кв. м. Финансирование строительства этих центров будет осуществляться путем вкладов в уставный капитал СП с одновременной эмиссией акций в пользу каждой из сторон.

Инфраструктура создается для обслуживания потребностей как российских, так и зарубежных участников рынка дистанционной торговли. Запуск логистических центров позволит обеспечить доставку товаров населению на следующий день после заказа товара онлайн во всех крупных городах страны и через день в областных центрах,.

Как сообщал Н.Подгузов, главным для Дальневосточного федерального округа будет хаб в Хабаровске, инвестиции в его строительство составят около 3 млрд рублей. «Но и во

Владивостоке будет создан хаб второго уровня, который будет обслуживать потоки японских и китайских товаров для всего дальневосточного региона», – сказал он. ФГУП «Почта России»- федеральный почтовый оператор, объединяющий 42 тыс. отделений по всей стране. В компании работает около 350 тыс. сотрудников. Ежегодно «Почта» принимает около 2,5 млрд писем и счетов и обрабатывает порядка 365 млн посылок.

### **ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЛЮДМИЛА ИЗЬЮРОВА; 2019.02.28; ОТ ПРОИЗВОДСТВА -ДО КРЫЛА; КТО В ОТВЕТЕ ЗА КАЧЕСТВО АВИАКЕРОСИНА?**

Развитие рынка авиатоплива в России стало предметом всестороннего обсуждения на VIII международной евразийской конференции «Авиатопливо-2019», организатором которой выступил Центр стратегических разработок в гражданской авиации (ЦСР ГА).

Найти ответственного

Важнейшими условиями безопасности полетов являются как качество авиакеросина, так и правильная организация заправки воздушного судна. Эти вопросы регулируются несколькими федеральными законами, в том числе «О техническом регулировании», «Об аккредитации в национальной системе аккредитации», а также рядом нормативных актов Мин-

энерго России, регламентирующих, как необходимо обращаться с топливом при его хранении и доставке. На сегодня этого вполне достаточно, чтобы обеспечить качество топлива, считают специалисты.

Однако вопрос в том, что происходит на территории аэродрома: как топливо туда доставлено, как организован входной и выходной контроль. «Процесс движения авиакеросина и специальных жидкостей для авиатехники от НПЗ до крыла самолета пока недостаточно урегулирован, – рассказал заместитель начальника отдела технических норм и требований Департамента государственной политики в области гражданской авиации **Минтранса** России Роман Головень. – Также не установлена процедура подготовки и подтверждения их соответствия перед заправкой воздушного судна». В настоящее время специалисты **Минтранса** России заканчивают внесение изменений в приказ **Министерства транспорта**

РФ № 128 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», где более четко регламентируются вопросы контроля и подготовки топлива перед заправкой в ВС.

Все, что касается входного и выходного контроля, заправки и качества топлива на территории аэродрома, безусловно, будет возвращено в законодательство, подчеркнул Роман Головень. Однако остается открытым вопрос о разделении ответственности на этапах от производства до крыла. «Скорее всего, учитывая, что аккредитованные лаборатории находятся в ведении Росстандарта, аспект контроля производства и контроля выхода товара будет контролировать Росстандарт. В то же время контроль за хранением и заправкой топлива на аэродроме будет закреплен за **Ространнадзором**», – разъяснил он.

Истоки проблемы

Вопрос доставки кондиционного качественного авиакеросина до потребителя имеет свою историю. Во времена Советского Союза процесс был довольно серьезно зарегулирован, и это было оправданно. В рыночных условиях эту роль частично взял на себя бизнес, но этого оказалось недостаточно. Начались инциденты, причиной которых стала в том числе некачественно произведенная заправка. Все помнят нашумевший случай, который произошел в 2000 году, когда у Ту-154, летевшего из Краснодара, при посадке в Новосибирске отказали три двигателя. Как показало расследование, топливные насосы забило частицами эпоксидного покрытия, кустарно нанесенного на внутренние стенки

топливозаправщика специалистами одного из краснодарских ремонтных предприятий. Результатом расследования этого случая экспертами ГосНИИГА стал запрет использования эпоксидов в качестве покрытий для емкостей топливозаправщиков. Были и другие авиаинциденты, в том числе с человеческими жертвами.

«Стало понятно, что рынок проблему не решит», – сказал советник руководителя **Росавиации** Павел Михеичев. По его мнению, и сейчас целенаправленных усилий в этом вопросе не видно, есть лишь «фрагментарная работа юридических лиц по решению проблемы производства и доставки». Но этого недостаточно: за каждый процесс должно отвечать конкретное ведомство. Пока же все участники перекалывают ответственность друг на друга, а крайним остается авиаперевозчик. Что касается использования масел и специальных жидкостей, то эксплуатанты вообще отказались от всех наименований, производимых на территории России, и пользуются продукцией иностранного производства. Причина – сложно доказать совместимость импортных продуктов, которые производятся по конкретным спецификациям, и отечественных, которые изготавливаются по стандартам организаций.

Борьба за рынок или качество?

Низкое качество российского авиатоплива и разница в процедурах его сертификации в России и на Западе приводят к дополнительным расходам авиакомпаний на техническое обслуживание двигателей, отмечает начальник управления поддержания летной годности воздушных судов **Федерального агентства воздушного транспорта** Валерий Кудинов. По его словам, производители двигателей импортных воздушных судов вдвое снижают их ресурсные показатели именно по причине смешивания авиатоплива и отсутствия сертификации. Иностранцы разработчики утверждают, что если двигателю выдаются 100 тыс. летных часов, то при использовании российского авиатоплива они сокращаются до 50 тыс. часов. В кулуарах Павел Михеичев отметил, что речь идет о влиянии российского топлива на двигатели CFM56, которыми оснащены самые распространенные в мире самолеты Boeing-737 и Airbus A320.

Начальник управления технологий и развития производства департамента продаж специальных нефтепродуктов Роснефти Иван Мирчев категорически не согласен с подобной постановкой вопроса. «Несмотря на то, как меняется нефть, заходящая на нефтеперерабатывающий завод, никто не отменял систему менеджмента качества на наших заводах, и никаких компромиссов с качеством авиационного топлива, которое покидает не только заводы компании Роснефть, а также других нефтепереработчиков, быть не может, – подчеркнул он. – А касательно того, что американские и европейские авиационные власти в своих бюллетенях упорно сокращают ресурс межрегламентных пробегов по топливной аппаратуре, ссылаясь на якобы некие недостатки российского авиационного керосина, то этой истории уже более двадцати лет, и, на наш взгляд, это было связано с желанием иностранцев массово завладеть российским рынком воздушных судов».

Представитель Роснефти добавил, что в настоящее время российские авиакомпании массово эксплуатируют Airbus и Boeing, которые работают на двигателях иностранного производства. И если еще использовать «чужое» топливо, то авиаотрасль рискует попасть в полную технологическую зависимость от западных компаний. В то же время основная марка авиакеросина в России ТС-1,

которым заправляют большинство пассажирских, транспортных и военных дозвуковых самолетов, ни в чем не уступает западному Jet A-1, более того, отечественный продукт может использоваться при гораздо более низких температурах. Нефтяники также отмечают, что ТС-1 на сегодня наравне с Jet A-1 включен в международные документы и руководства по эксплуатации не только самолетов российского производства, но и лайнеров семейств Airbus и Boeing (правда, только выполняющих полеты по России).



«Мы предлагали производителям двигателей провести полномасштабные испытания, чтобы доказать, что никакого снижения работоспособности моторов при эксплуатации на нашем топливе нет, – рассказал Иван Мирчев. – Однако производители заявили, что такой необходимости нет, и они не сомневаются в качестве нашего топлива. Кроме того, у нас была идея перейти на Jet A-1 и снабжать им Lufthansa в аэропортах на территории России.

Представители германского

авиаперевозчика ответили, что для них нет никакой разницы, единственное условие – неизменность цены». Отсюда вывод: проблема качества отечественного керосина сильно надумана и более напоминает борьбу за рынок. «Разумнее продвигать отечественные технологии, продукцию и развивать нормативно-техническое регулирование», – добавил Иван Мирчев.

**Ценообразование антирекордов**

Таким образом, производитель и эксплуатант в равной степени заинтересованы в качестве авиаГСМ, заливаемого в крыло воздушного судна. И не только по соображениям безопасности полетов (хотя это главное, конечно). Однако важна и экономическая подоплека. Поддержание летной годности в структуре себестоимости достигает 10-12%. А сокращение межремонтного ресурса автоматически приведет к увеличению затрат на техническое обслуживание и ремонт. Для крупных

авиакомпаний это будет выливаться в несколько миллионов долларов в год. Кроме того, в себестоимости перевозок крупнейших авиакомпаний 30% составляет стоимость авиатоплива. Повышение его стоимости даже на несколько процентов – это мощный удар по финансовой устойчивости авиакомпаний, которые весь прошлый год несли потери.

«Рентабельность авиакомпаний в условиях жесткой конкуренции не превышает 3%, – прокомментировал генеральный директор ЦСР ГА Антон Корень. – Отсюда ключевой вопрос – обеспечение стабильности ценообразования». Пока же участникам рынка приходится работать в условиях, когда на мировом рынке стоимость керосина падает, а в России – растет. По данным Российской ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ), только за девять месяцев 2018 года общие затраты российских авиакомпаний на топливо выросли на 43%, или на 87 млрд руб. – до 288 млрд руб. Потребление авиакеросина выросло на 9%, до 7 млн т. При этом операционный убыток по итогам 2018 года может составить порядка 40 млрд руб., что является своеобразным антирекордом: таких показателей не фиксировалось с 2000 года. Причем официальная статистика неточно отражает положение дел в отрасли. Так, ФАС регистрирует рост стоимости авиатоплива «в пределах инфляции». В прошлом году ее уровень, по официальным данным, составил 3,4%, тогда как биржевые индексы и отчетность авиакомпаний фиксировали рост на 28-35%. И предпосылок для снижения цен в текущем году эксперты также не видят.

«Минтранс России с середины 2018 года прорабатывает меры поддержки авиакомпаний, но пока решения ни по одному предложению нет, – рассказал заместитель исполнительного директора АЭВТ Борис Шокуров. – Так, например, в августе 2018 года Минтранс России предложил частично компенсировать авиакомпаниям дополнительные расходы из-за роста стоимости топлива в виде прямых дотаций объемом 22,5 млрд руб. В конце 2018 года стало известно, что прорабатывается вариант увеличить с 2019 года объем возмещения авиакомпаниям акциза на авиакеросин в рамках поддержки перевозчиков в условиях роста стоимости топлива. Однако механизма до сих пор нет, цена авиатоплива в рамках договоренности с нефтяными компаниями отсутствует».

<http://transportrussia.ru/item/4813-ot-proizvodstva-do-kryla.html>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАТАЛЬЯ КОЗЛОВА, ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2019.02.28; НЕУДАЧНЫЙ ВИРАЖ; САМОЛЕТ УПАЛ НА ДАЧУ В ПОДМОСКОВЬЕ

Борт упал на дачный участок в СНТ «Отдых-3», на земле никто не пострадал. Самолет задел дом, но в нем никого не было.

Кому принадлежал самолет – частному лицу или одному из аэроклубов, – пока неизвестно, так же как неизвестен его маршрут – частный борт на малой высоте имеет право вообще не уведомлять о нем.

Сейчас в России выдано 70 свидетельств эксплуатанта авиации общего назначения (именно к ней принадлежал разбившийся в Подмоскowie самолет), за ними числятся свыше 200 небольших самолетов.

В основном в реестре **Росавиации** числятся небольшие авиаклубы. Полет на самолете в клубе стоит примерно 5-6 тысяч рублей. Кроме того, эксплуатируется более 4400 воздушных судов, владельцами которых являются физические лица или организации, не имеющие свидетельства эксплуатанта. Эксплуатируется 3065 единичных экземпляров воздушных судов (ЕЭВС).

Авиация общего назначения стала активно развиваться в последние годы. Если с 1997 года по 2005 год произошло лишь два происшествия с такими воздушными судами, то за 2006-2017 годы – 229, более половины из которых (55%) закончились катастрофами. В них погибли 248 человек.

И это при жестком запрете на коммерческую перевозку пассажиров авиацией общего назначения. Частных пилотов не пугают штрафы, так как они не очень большие: за нарушение правил полетов – от 2 до 5 тысяч рублей, а за полеты с просроченными летными свидетельствами – 1,5-3 тысячи. И так летают многие, ведь поймать за руку в небе сложнее, чем на автодороге. Есть и те, кто садится за штурвал в состоянии алкогольного опьянения. Обнаруживается это иногда только уже при расследовании катастроф.

Сейчас происшествия с судами авиации общего назначения происходят в среднем каждые две недели. В каждой катастрофе гибнет в среднем два человека. Доля происшествий в авиации общего назначения от всех авиапроисшествий в российской гражданской авиации ежегодно составляет 60-70 процентов. Такова статистика **Росавиации**.

Буквально спустя пару часов после аварии, следователи Московского межрегионального следственного управления на транспорте СК РФ возбудили уголовное дело по факту крушения легкомоторного самолета. Дело завели по части 3 статьи 263 Уголовного кодекса РФ – «нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, повлекшее по неосторожности смерть двух лиц».

Как рассказала корреспонденту «Российской газеты» старший помощник руководителя Московского межрегионального следственного управления на транспорте СКР Лариса Марковец, по предварительным данным, самолет С-72 «Охотник» начал свой маршрут с аэродрома Северка примерно в два часа дня. Позже появилась информация, что пилот, управлявший самолетом, имел налет 3,8 тысячи часов, его звали Игорь Козлов. На место происшествия незамедлительно выехала следственная группа с представителями МЧС и **Росавиации** для выяснения всех обстоятельств и причин случившегося. Уже известно, что сделали судно в самарской самолетостроительной компании «Чайка». С-72 «Охотник» был произведен в 90-е годы в единственном экземпляре.

<https://rg.ru/2019/02/28/reg-cfo/samolet-upal-na-dachu-v-podmoskove.html>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Inspektori-Rostransnadzora-rabotayut-na-meste-krusheniya-legkomotornogo-samoleta-v-Podmoskove-2019-02-28/>

<https://www.mskagency.ru/materials/2868085>

<https://www.gazeta.ru/social/2019/02/28/12214705.shtml>

<https://tass.ru/proisshestviya/6170629>

<http://www.vesti.ru/videos/show/vid/790034>

### **RNS; 2019.02.28; СКР ПРОВЕРЯЕТ ИНЦИДЕНТ С ЭКСТРЕННОЙ ПОСАДКОЙ САМОЛЕТА UTAIR В УФЕ ИЗ-ЗА ОТКАЗАВШЕГО ДВИГАТЕЛЯ**

Сотрудники Следственного комитета России (СКР) проверяют инцидент в Уфе, где самолет авиакомпании UTair совершил экстренную посадку из-за отказавшего двигателя, сообщила пресс-служба ведомства в WhatsApp.

«Следователи осматривают самолет Boeing 737-500 авиакомпании UTair, совершивший экстренную посадку в аэропорту Уфы из-за отказа одного из двигателей. Затребована техническая документация на самолет и двигатель, записи переговоров пилотов с диспетчером», – говорится в сообщении.

Следователи уже опросили членов экипажа самолета. Пилоты в скором времени пройдут медицинское освидетельствование. К проверке подключатся представители Межгосударственного авиационного комитета (МАК).

Ранее Приволжское следственное управление на транспорте Следственного комитета России сообщило, что 28 февраля в 08:40 мск Boeing 737-500 авиакомпании UTair вернулся в аэропорт Уфы спустя 40 минут после взлета из-за отказа левого двигателя. На борту находились 123 пассажира, никто из них не пострадал. Ведомство инициировало доследственную проверку.

<https://rns.online/transport/SKR-proveryaet-intsident-s-ekstrennoi-posadkoi-samoleta-UTair-v-Ufe-iz-za-otkazavshego-dvigatelya-2019-02-28/>

### **ТАСС; 2019.02.28; В МОСКВЕ ОСУЖДЕН ГЕНДИРЕКТОР IFLY ЗА ДАЧУ ВЗЯТКИ СОТРУДНИКУ РОСАВИАЦИИ В 2,1 МЛН РУБЛЕЙ**

Гендиректор авиакомпании iFly Евгений Филатов приговорен к 3,5 года заключения условно и штрафу в 6 млн рублей за дачу взятки в 2,1 млн рублей сотруднику Росавиации. Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе Следственного комитета.

«Приговором суда Евгению Филатову назначено наказание в виде 3,5 лет лишения свободы условно и штрафа в размере более 6 млн рублей», – сказали в СК.

Он признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 5 ст. 291 УК РФ («Дача взятки должностному лицу в особо крупном размере»). Как установлено следствием и судом, Филатов в 2017-2018 годах за организацию выдачи для авиакомпании разрешения на разовые полеты гражданских воздушных судов в порядке международных чартерных сезонных рейсов ежемесячно передавал заместителю начальника управления регулирования перевозок Росавиации взятку в сумме 180 тыс. рублей. Общая сумма переданной взятки составила 2 млн 160 тыс. рублей.

Расследование уголовного дела по обвинению заместителя начальника управления регулирования перевозок Росавиации в получении взяток (ч. 6 ст. 290 УК РФ) продолжается.

<https://tass.ru/proisshestviya/6171920>

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/society/28/02/2019/5c7805679a7947c5ef062252>

### **ИНТЕРФАКС-СИБИРЬ; 2019.02.28; ТРАП В АЭРОПОРТУ БАРНАУЛА, С КОТОРОГО УПАЛИ ПАССАЖИРЫ, РАБОТАЛ СВЕРХ СРОКА ЭКСПЛУАТАЦИИ – ПРОКУРАТУРА**

По результатам прокурорской проверки в аэропорту Барнаула после инцидента с падением пассажиров с трапа прекращена эксплуатация нескольких трапов, сообщил Западно-Сибирский транспортный прокурор Денис Костенко журналистам в четверг.

«Эксплуатация четырех трапов прекращена, двух – приостановлена», – сказал он.

Эти меры были вызваны выявленными нарушениями в эксплуатации трапов.

Д.Костенко отметил, что срок эксплуатации трапа, с которого упали люди, истек, необходимое обслуживание в установленные сроки не проводилось.

Как сообщалось ранее, 12 февраля при посадке пассажиров рейса N652 Барнаул-Москва на борт самолета А320 авиакомпании «Уральские авиалинии» произошло обрушение верхней площадки автотрапа. По данным транспортной прокуратуры, 6 человек при падении получили повреждения. Прокуратура сообщила о госпитализации четырех из шести пострадавших.

На ту же тему:

<https://tass.ru/proisshestiya/6168955>