



## Ежедневный мониторинг СМИ

18 МАРТА 2019

### ПУБЛИКАЦИИ

#### **ТАСС; 2019.03.15; АНОНС: МЕДВЕДЕВ ПРОВЕДЕТ СОВЕЩАНИЯ ПО НАЦПРОЕКТУ «ДЕМОГРАФИЯ» И ЦЕНАМ НА УДОБРЕНИЯ**

Премьер-министр России Дмитрий Медведев проведет в понедельник заседание президиума Совета при президенте РФ по стратегическому развитию и национальным проектам. На этот раз темами обсуждения, как сообщила пресс-служба кабинета министров, станут «актуальные вопросы реализации национального проекта «Демография».

В заседании примут участие первый вице-премьер – министр финансов Антон Силуанов, вице-премьер – руководитель аппарата правительства Константин Чуйченко, вице-премьеры Татьяна Голикова и Ольга Голодец, министр здравоохранения Вероника Скворцова, главы Минтруда и Минспорта Максим Топилин и Павел Колобков, министр просвещения Ольга Васильева, министр экономического развития Максим Орешкин, руководитель Роспотребнадзора Анна Попова, председатель государственной корпорации «ВЭБ.РФ» Игорь Шувалов.

Как ранее сообщили ТАСС в социальном блоке правительства, основными темами дискуссии могут стать финансовая поддержка семей при рождении детей, создание новых мест в детсадах для детей до трех лет, укрепление здоровья граждан.

Среди ключевых целей, которые должны быть выполнены в рамках национального проекта «Демография» – увеличение ожидаемой продолжительности здоровой жизни до 67 лет, снижение смертности населения старше трудоспособного возраста, увеличение суммарного коэффициента рождаемости, а также увеличение числа граждан, ведущих здоровый образ жизни, и рост доли россиян, систематически занимающихся спортом, с 36,8% до 55%. Общий бюджет нацпроекта на ближайшие шесть лет составит 3,1 трлн рублей.

По нацпроекту «Демография» реализуется пять федеральных проектов: «Финансовая поддержка семей при рождении детей», «Содействие занятости женщин – создание условий дошкольного образования для детей в возрасте до трех лет», «Разработка и реализация программы системной поддержки и повышения качества жизни граждан старшего поколения», «Формирование системы мотивации граждан к здоровому образу жизни, включая здоровое питание и отказ от вредных привычек» и «Создание для всех категорий и групп населения условий для занятий физической культурой и спортом, массовым спортом, в том числе повышение уровня обеспеченности населения объектами спорта, а также подготовка спортивного резерва».

#### **Совещание по ценам на удобрения**

По данным пресс-службы, в понедельник Медведев также проведет совещание по ценам на минеральные удобрения. На него приглашены вице-премьер Алексей Гордеев, министр сельского хозяйства Дмитрий Патрушев, **министр транспорта Евгений Дитрих**, глава Минпромторга Денис Мантуров, руководитель Федеральной антимонопольной службы Игорь Артемьев, руководители профильных предприятий.

На прошлой неделе на заседании кабинета министров Медведев поручил Патрушеву организовать совещание с производителями минеральных удобрений для обсуждения ситуации с ростом цен на их продукцию. Это поручение премьер дал после доклада главы

Минсельхоза, который сообщил о росте цен на минеральные удобрения, хотя в 2018 году ведомство и компании – производители этой продукции подписали соглашения о стабилизации цен. Мантуров же заверил, что производители удобрений выполняют ранее достигнутые договоренности.

### **ПРАЙМ; 2019.03.15; КАБМИН РФ ОДОБИЛ ПРОЕКТ О ПЛАТНЫХ УСЛУГАХ НА ОБЪЕКТАХ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

Правительство РФ одобрило законопроект об определении **Минтранс**ом списка платных услуг, которые должны предоставляться пассажирам и перевозчикам на объектах транспортной инфраструктуры, сообщила пресс-служба кабинета министров.

Также правительство решило внести проект в Госдуму.

Документ был подготовлен в целях устранения проблемы некорректной системы взаиморасчетов между объектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками. Согласно проекту, **Минтранс** России будет определять список платных услуг, «которые в обязательном порядке должны оказываться пассажирам и перевозчикам в зданиях и на территориях объекта транспортной инфраструктуры за счет юридического лица, индивидуального предпринимателя или участников договора простого товарищества, имеющим право заниматься регулярными перевозками по маршруту, включающему такие объекты транспортной инфраструктуры».

Кроме того, **Минтранс** будет устанавливать список тарифов и сборов на обязательные платные услуги и правила их формирования.

Предлагается также установить, что владельцу объекта транспортной инфраструктуры запрещается взимать плату за пользование элементами обустройства автомобильных дорог.

Законопроект был одобрен 11 марта на заседании комиссии кабмина по законопроектной деятельности.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.15; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПОРУЧИЛО ГОТОВИТЬ ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ДОКЛАД О ЦЕНАХ НА ГСМ И УДОБРЕНИЯ ДЛЯ АПК**

Правительство РФ поручило ФАС, а также Минэнерго, Минпромторгу, Минсельхозу и органам исполнительной власти регионов проводить мониторинг цен на горюче-смазочные материалы и минеральные удобрения, поставляемые сельхозпроизводителям, и ежемесячно докладывать ему о результатах.

Такое решение было принято на заседании правительства в четверг по результатам обсуждения вопроса о подготовке к весенним полевым работам.

Минсельхозу, Минпромторгу, **Минтрансу** и ФАС поручено обеспечить проведение совещания у премьер-министра Дмитрия Медведева по вопросу о ценах на минеральные удобрения.

Кроме того, Минсельхоз вместе с заинтересованными органами исполнительной власти до 18 апреля должен подготовить селекторное совещание у Д.Медведева по вопросам проведения весенних полевых работ в 2019 году.

Координация этой работы поручена вице-премьеру Алексею Гордееву.

Правительство также рекомендовало органам исполнительной власти субъектов РФ организовать своевременное и качественное проведение сезонных полевых работ, обратив особое внимание на обеспечение аграриев финансовыми ресурсами, семенами, горюче-смазочными материалами и минеральными удобрениями, обеспечить своевременное доведение до сельхозпроизводителей средств господдержки, активизировать работу по вводу в оборот неиспользуемых сельхозземель, обеспечить эффективную эксплуатацию оросительных и осушительных мелиоративных систем и их подготовку к вегетационному периоду 2019 года.

Кроме того, поручено разработать и направить в Минсельхоз схему организации работ по проведению известкования и фосфоритования посевных площадей в 2019-2024 годах, провести комплекс мероприятий по обеспечению противопожарной безопасности на землях сельскохозяйственного назначения и объектах АПК.

### **ТАСС; 2019.03.15; МИНТРАНС ОЖИДАЕТ В МАРТЕ РАСПОРЯЖЕНИЕ О СУБСИДИЯХ ДЛЯ АВИАПЕРЕВОЗОК В ДФО**

**Минтранс** ожидает в течение двух недель распоряжение правительства РФ о предоставлении 2,5 млрд рублей из резервного фонда на программу субсидирования авиарейсов на Дальний Восток. Об этом журналистам в кулуарах финала конкурса управленцев «Лидеры России» сообщил **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**.

«Проект распоряжения о выделении из резервного фонда этих денег (2,5 млрд рублей – прим. ТАСС) мы сделали, с финансистами он согласован, находится в Белом доме, ожидаем, что выпуск его произойдет в пределах двух недель», – сказал он.

Как добавили в пресс-службе **Минтранса**, льготные перевозки пассажиров в рамках программы субсидирования осуществляются круглогодично, субсидирование перевозок не прекращалось.

«Вместе с тем, ввиду высокого спроса на перевозки по отдельным направлениям и расширения периода действия программы на весь год билеты по специальному (льготному) тарифу были реализованы в первые дни продаж. В целях ликвидации указанного дефицита (кроме предоставления из резервного фонда 2,5 млрд рублей – прим. ТАСС) **Росавиации** дано поручение по перераспределению бюджетных средств на наиболее востребованные маршруты в ближайшее время», – сообщили в пресс-службе.

Как сообщалось ранее, всего **Минтранс** предлагает дофинансировать программу субсидирования перелетов в ДФО на 5,2 млрд рублей. Эти средства позволят авиакомпаниям, задействованным в программе полетов, дополнительно реализовать 785 тыс. билетов.

Льготные перелеты

Программа субсидирования полетов на Дальний Восток, в Калининград и Симферополь круглогодичная. По этой программе приобрести льготный билет в экономическом классе могут граждане России в возрасте до 23 лет, мужчины старше 60 лет и женщины старше 55 лет, инвалиды и члены многодетных семей.

В 2018 году на поддержку рейсов по этим маршрутам выделено 3,8 млрд рублей. Позднее правительство выделило дополнительно еще 400 млн рублей.

В 2019 году на выплаты авиакомпаниям субсидий из федерального бюджета выделено 3,8 млрд рублей, из которых 2,8 млрд рублей предназначены на субсидирование полетов из Дальнего Востока, Сибири и других районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей.

В январе «Аэрофлот» был вынужден приостановить продажу билетов по субсидируемым тарифам на Дальний Восток из-за того, что у компании закончились выделенные на это деньги. Авиаперевозчик обратился в **Минтранс** и **Росавиацию** с просьбой выделить дополнительное финансирование для продолжения продаж.

<https://tass.ru/ekonomika/6221917>

### **ТАСС; 2019.03.15; МИНТРАНС ОЖИДАЕТ ОКОНЧАНИЯ ПРОВЕРКИ НОРМ РУЧНОЙ КЛАДИ «ПОБЕДЫ» 12 АПРЕЛЯ**

**Минтранс** РФ ожидает, что **Ространснадзор** закончит проверку соблюдения норм провоза ручной клади лоукостером «Победа» до 12 апреля. Об этом журналистам в кулуарах финала конкурса управленцев «Лидеры России» сообщил **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**.

В феврале «Победа» ввела опцию бесплатного провоза ручной клади, габариты которой не должны превышать 36х30х4, весом до 10 кг. **Минтранс** же поручил **Ространснадзору** проверить на соответствие законодательству такую норму ручной клади.

«К 12 апреля мы ожидаем, что они это закончат [проверку]. Мы провели консультации с «Победой», господин Калмыков (генеральный директор «Победы» Андрей Калмыков – прим. ТАСС) приходил ко мне, мы обсуждали эту ситуацию. Он подтвердил, что вопрос, связанный с разъяснением этих обстоятельств, с тем, как они видят исполнение не так давно уточненных федеральных авиационных правил, он требует гораздо большего информационного сопровождения, пояснения в прессе, объяснения своим клиентам, пассажирам, – сказал министр. – Договорились с руководством «Победы» о конструктивном взаимодействии по этому вопросу <...> Если будут необходимы какие-то изменения в [федеральные авиационные] правила, они будут подготовлены и внесены».

Министр пояснил, что проверка **Ространснадзором** была инициирована из-за того, что пассажиры задавали множество вопросов о новых правилах, введенных лоукостером.

Нормы ручной клади «Победы»

С 18 февраля «Победа» ввела две нормы провоза ручной клади, пассажир самостоятельно может выбрать между ними: это или провоз не более 10 кг, но с габаритами 36х30х4 см, плюс сверх нормы перечень вещей из федеральных авиационных правил (букет цветов, верхняя одежда и пр.), или же без ограничений веса и типа провозимых предметов, но в пределах габаритов ручной клади 36х30х27 см.

После этого **Минтранс** РФ направил запрос в **Ространснадзор** о проверке норм ручной клади лоукостера.

Согласно ФАП, авиаперевозчик не может устанавливать норму веса ручной клади для бесплатного провоза в менее 5 кг, габариты ручной клади перевозчик может установить сам.

При этом пассажир имеет право перевозить в салоне воздушного судна без взимания платы дамскую или мужскую сумку, рюкзак или портфель, верхнюю и деловую одежду, вещи медицинской и реабилитационной необходимости, пакеты с приобретенными в магазинах duty-free товарами.

История вопроса

«Победа» весной 2018 года подала в Верховный суд РФ к **Минтрансу** и Минюсту России иски, в которых лоукостер просил частично отменить действующие нормы перевозки бесплатной ручной клади, позволяющие сверх 5-килограммовой нормы брать пассажиру в салон дамскую сумку, рюкзак, букет цветов, костюм в портпледе. При этом сумка, рюкзак и другие вещи допущены к бесплатной перевозке, если они соответствуют указанным компанией габаритам – до 36х30х27 см в трех измерениях.

При этом «Победа» настаивает на том, что предложенные ей габариты – это расчет компании Boeing для безопасного размещения на борту ручной клади.

Суд требования истца не удовлетворил, а Апелляционная коллегия ВС РФ признала данное решение законным.

В начале февраля «Победа» анонсировала запуск новой системы провоза ручной клади. В сообщении компании ее гендиректор Андрей Калмыков пояснял, что перевозчик «буквально в точности до запятой исполнил требования Федеральных авиационных правил согласно решению Верховного суда».

<https://tass.ru/ekonomika/6222829>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.15; МИНТРАНС РФ ХОЧЕТ УСТАНОВИТЬ МИНИМАЛЬНЫЕ ГАБАРИТЫ РУЧНОЙ КЛАДИ АВИАПАССАЖИРОВ**

**Минтранс** РФ хочет установить минимальные габариты ручной клади авиапассажиров для провоза в салоне самолета, сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе ведомства.

«Полагаем целесообразным рассмотреть вопрос о внесении изменений в федеральные авиационные правила в части регламентации минимального размера ручной клади пассажира исходя из критериев безопасного размещения ручной клади и допустимых объемов багажных полок воздушного судна, пассажироместимости по типам воздушных судов», – заявил собеседник агентства.

«Для воздушных судов пассажироместимостью свыше 98 пассажирских кресел считаем целесообразным рассмотреть ограничение размеров ручной клади, разрешенной к провозу на борту воздушного судна, в размере не менее 115 см в сумме трех измерений», – сообщили в **Минтрансе**.

По данным ведомства, его инициатива «соответствует международной практике и рекомендуемым правилам Международной ассоциации воздушного транспорта, членами которой являются большинство российских перевозчиков».

Ранее из-за федеральных правил провоза ручной клади для невозвратных тарифов на борту с **Минтранс** судилась низкобюджетная авиакомпания «Победа» (входит в группу «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT)). Действующую редакцию правил **Минтранс** утвердил в конце 2017 года. По ним авиакомпании вправе установить бесплатную норму ручной клади, но не менее 5 кг, а сверх нее обязаны принимать для перевозки в салоне ряд личных вещей пассажиров: дамские сумки и портфели, букеты цветов, верхняя одежда и костюмы в портпледах, детское питание и т.д.

Сама же «Победа» установила иные правила: в салон можно взять бесплатно все, что помещается в калибратор 36х30х27 см (93 см в сумме трех измерений). Такой багаж, по заключению компании Boeing, помещается на полки самолета Boeing 737-800 в комплектации на 189 пассажиров (парк «Победы» состоит только из них), заявляли в авиакомпании. Перевозка вещей сверх нормы бесплатной ручной клади «небезопасна и противоречит действующему законодательству», утверждал на одном из судебных заседаний гендиректор «Победы» Андрей Калмыков. Однако суд не увидел угрозы для пассажиров в установленных **Минтранс** правилах, отклонив сначала административный иск, затем апелляционную жалобу «Победы».

После этого «Победа» получила предписание **Ространснадзора** привести свои правила по ручной клади в соответствие с федеральными. Перевозчик не стал отменять прежние нормы, но с 18 февраля добавил к ним еще один вариант перевозки. При выборе второго способа предлагается только одно место ручной клади весом не более 10 кг с габаритами 36х30х4 см, а также вещи по перечню, определенному федеральными правилами. «Мы буквально в точности до запятой исполнили требования федеральных авиационных правил согласно решению Верховного суда. Но я знаю, что наши клиенты были абсолютно довольны прежними правилами, именно поэтому прошу их не беспокоиться о нововведениях: в их интересах мы сохраняем действующую и привычную клиентам редакцию – без ограничений по весу, количеству мест и внешнему виду перевозимых предметов», – говорил при этом А.Калмыков.

Но в конце февраля **Минтранс** вновь потребовал от **Ространснадзора** проверить законность правил «Победы», заявляя, что «подобное понуждение пассажира к выбору противоречит федеральным авиационным правилам».

В пятницу глава **Минтранса** Евгений Дитрих в беседе с журналистами заявил, что проверка должна завершиться к 12 апреля. «Мы провели консультации с «Победой», господин Калмыков приходил ко мне, мы обсуждали эту ситуацию. Он подтвердил, что вопрос, связанный с разъяснением этих обстоятельств, с тем, как они видят исполнение не так давно уточненных федеральных авиационных правил, он требует гораздо большего информационного сопровождения, пояснения в прессе, объяснения своим клиентам, пассажирам», – сказал глава **Минтранса**.

«Договорились с руководством «Победы» о конструктивном взаимодействии по этому вопросу. Я уверен, что и в ходе проведения проверки, и в ходе дополнительных

разъяснений, которые они, я надеюсь, сделают, мы сможем пояснить пассажирам, почему выбраны те или иные форматы. Если будут необходимы какие-то изменения в правила, они будут подготовлены и внесены», – добавил он.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6222864>

<https://ria.ru/20190315/1551845737.html>

<https://www.rbc.ru/society/15/03/2019/5c8bc2629a7947794aace6b3>

<https://rns.online/transport/Mintrans-predlozhit-ustanovit-minimalnii-razmer-ruchnoi-kladi-2019-03-15/>

<https://iz.ru/856947/2019-03-15/mintrans-planiruet-ustanovit-minimalnye-gabarity-provoza-ruchnoi-kladi>

<https://www.vedomosti.ru/business/news/2019/03/15/796549-kladi>

<https://www.kommersant.ru/doc/3914906>

<https://www.pnp.ru/politics/mintrans-izuchaet-vozmozhnost-ogranicheniya-minimalnogo-razmera-ruchnoj-kladi.html>

<https://rg.ru/2019/03/15/v-rossii-mogut-vvesti-minimalnyj-razmer-ruchnoj-kladi.html>

<https://360tv.ru/news/transport/mintrans-peresmotrit-minimalnye-gabarity-besplatnoj-ruchnoj-kladi/>

### **РОССИЯ 1 # ВЕСТИ В СУББОТУ; ВСЕРОССИЙСКИЙ КОНКУРС УПРАВЛЕНЦЕВ «ЛИДЕРЫ РОССИИ»**

В.: Победителями конкурса «Лидеры России» стали 104 человека, лучших выбирали из 300 финалистов. Все они получают грант на образование, а также возможность в течение года поработать с наставником из числа руководителей в сфере бизнеса и государственного управления. На церемонии награждения победителей побывал Антон Подковенко.

Кор.: По настоящему масштабное награждение, 104 победителя конкурса «Лидеры России». Но это много только на первый взгляд, ведь заявок на участие были сотни тысяч. Сергей Кириенко, первый заместитель руководителя Администрации Президента РФ: Вы все победители, и не только потому, что каждый из участников финала, в соответствии с решением Президента России Владимира Владимировича Путина, получает по миллиону рублей на повышение квалификации. Вы одержали победу, самую главную в жизни победу над своими собственными слабостями, над своим собственным страхом потому, что это страшно попробовать рискнуть и подать свою заявку на конкурс.

Кор.: С начала дистанционные тесты, полуфинал и вот финал в Сочи. В медиа-центре «Сириус», разбившись на команды, финалисты прорабатывали кейсы, воссозданные из реальной жизни сложные ситуации из сферы бизнеса, экономики, социальной сферы, требующие особо подхода. Валентин Енакаев занят в транспортной области и в сфере IT одновременно. По возвращению из Сочи готовит новый проект, детали пока не раскрывает, говорит, это касается цифровизации, перехода логистики в сеть. Об этом наставник Герман Греф немало говорил и во время своего сочинского мастер-класса.

Валентин Енакаев, победитель конкурса «Лидеры России»: Победа дает, также как и финал, на самом деле, дает только одна: тебя услышат, твои идеи услышат лучше, чем раньше. Поэтому будем двигаться дальше, реализовывать проекты, учиться.

Александр Шепилов, победитель конкурса «Лидеры России»: Сильные управленцы, талантливые ребята, было очень классное командное взаимодействие, поэтому вчера вечером, когда закончились оценочные мероприятия, я поймал на мысли себя, что ужасно не хочется, чтобы это все заканчивалось.

Кор.: Не только мозговой штурм, но и борьба с самими собой. Шагнуть в неизвестность, чтобы потом взлететь. Прыжки с тарзанки в сочинских горах сплотили лидеров команды не меньше, чем поиск совместных решений на оценочных испытаниях.

Александр Спиридонов, победитель конкурса «Лидеры России»: Очень рад, долго шел к этой победе. Меня во всем поддерживала моя большая дружная команда, в принципе, она, наверное, меня и привела сюда. Очень рад, что победил, и считаю, что это стимул для дальнейшего саморазвития, то есть здесь нам объяснили, что дальше нужно развиваться. Это не конец, это не финал, это только лишь начало.

Михаил Попов, победитель конкурса «Лидеры России»: Для меня эта награда – это большая гордость, это глубокая признательность организаторам за возможность и ощущение некоторого аванса, который надо отдать родной стране.

Кор.: А это лучшие в смежном проекте «Сердце лидера». Конкурс социальных стартапов, который необходимо было запустить каждому участнику «Лидеров России». Их оказалось так много, и они оказались такими креативными, что даже выделили отдельную номинацию. Зинаида Тимофеева из Калининграда, например, запустила лекции онлайн по житейским финансовым вопросам: как грамотно взять ипотеку или кредит, оплатить по интернету услуги ЖКХ.

Зинаида Тимофеева, победительница конкурса «Сердце лидера»: На онлайн-площадке мы предоставляем любым желающим прослушать наши лекции из любых точек Калининградской области, не надо никуда приезжать, даже из дома, получив ссылку, можно услышать лектора, задать ему вопрос и получить самую актуальную информацию.

Кор.: На Континентальном проспекте в Сочи теперь есть «Аллея лидеров», высаженная участниками конкурса. А вот картина, которую написали финалисты тоже вместе, хотя борьба на конкурсе была серьезная. Победители смогут присоединиться к курсу, который разработан специально для подготовки высшего кадрового резерва страны.

Светлана Журова, член наблюдательного совета конкурса «Лидеры России»: Здесь мы видим, как я говорю, положительных карьеристов. А кто движет страной? Такие люди потому, что они работают и на благо страны, и на благо себя. Своей семьи, и это, кстати, очень важная мотивация. У многих лидеров, которые участвуют в этом конкурсе, эта мотивация присутствует. Если ее не будет – страна не пойдет вперед, не только лидер, один по себе, как единица, должен вести страну, а должны быть люди, которые готовы с командой вести вперед нашу страну Россию.

Кор.: Еще нынешние победители получают год личных консультаций по карьерным вопросам от наставников из числа лучших руководителей в сфере бизнеса и государственного управления. Юрий Борисов, Евгений Дитрих, Андрей Турчак и многие другие, кто побывал в эти дни в Сочи.

Наталья Солженицына, член Наблюдательного совета конкурса «Лидеры России»: Вот это сочетание, этот баланс личных качеств, личных знаний и определенной харизмы, которая нужна для всякого лидера. Это сложно определить в какой степени что важно. Есть явный прогресс с учетом этих трудноучитываемых компонент этого окончательного баланса. Мне кажется, что конкурс на хорошем пути.

Кор.: наставники, они же потенциальные работодатели, искали сотрудников со свежим взглядом, и успешно. Конкурс только завершился, а некоторые управленцы от «Лидеров России», говорят участники, уже получили новые должности. Не замминистров пока, как в прошлом году, но старт в любом случае эффектный.

Удивительная атмосфера, оглушительные аплодисменты, сотня лучших из 300 финалистов. Конечно, победители конкурса «Лидеры России» получают гранты и новые возможности, разумеется наставники поддержат их советом, но сейчас, по словам опытных управленцев, самое главное для них – это удержаться на достигнутой высоте потому, что нынешний конкурс – это только начало, а насколько многообещающим оно будет зависит только от самих победителей.

<http://www.vesti.ru/doc.html?id=3126997>

### **РОССИЯ 24, МОСКВА; 2019.03.15; В СОЧИ ПРОХОДИТ ФИНАЛ КОНКУРСА УПРАВЛЕНЦЕВ «ЛИДЕРЫ РОССИИ»**

В.: Завтра в Сочи будут объявлены уже ни четверть и ни полуфиналисты, а победители конкурса «Лидеры России-2019». Это сто человек из тех 200 тысяч, кто заявился в начале. Представители самых разных регионов страны, которым удалось максимально проявить себя, получают по миллиону рублей на образование и повышение квалификации, а еще получают персонального высокопоставленного наставника из системы государственного управления или бизнеса. Зачем это нужно им – наставникам? А давайте их и послушаем.

**МИХАИЛ МИШУСТИН, РУКОВОДИТЕЛЬ ФЕДЕРАЛЬНОЙ НАЛОГОВОЙ СЛУЖБЫ:** Лидерство – это, как раз про равнодушие. Лидерство – это как раз ответственность. Лидерство- это как раз стратегическое мышление и умение в ограниченное ресурсами время принять решение. А все это совокупно с хорошим образованием и желанием, если говорить о Налоговой службе, работать у нас. Конечно, является фактором принятия решения, а мы комплексно, скажу честно, у меня здесь команда и мы вместе принимаем решения, кого пригласить. Я скажу честно, я встречался сам с финалистами и был просто поражен. Мы много часов просидели в Налоговой службе, в центральном аппарате. Поражен их знаниями, их ориентацией в государственном управлении. Это очень правильно – делать социальный лифт и давать честные правила для продвижения по службе.

**GERMAN GREFF, ПРЕЗИДЕНТ, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРАВЛЕНИЯ ПАО «СБЕРБАНК РОССИИ»:** Сама по себе идея, которая сейчас реализуется администрацией президента, кажется критически важной. Нам нужны лидеры, нам нужны новые лидеры и нужна прозрачная система их отбора. И мы всячески поддерживаем этот конкурс и будем поддерживать, будем делать все, для того, чтобы ребята могли максимально широко поучаствовать и получить доступ ко всему, что имеется в нашем распоряжении.

**ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ, МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ:** Мы получаем, во-первых, возможность познакомиться с достаточно энергичными, во многом достаточно молодыми людьми, которые хотят сделать нашу страну лучше. Они выбрали для себя этот путь и считают, что они имеют возможность тратить свое время, свои ресурсы на то, чтобы участвовать в этом значимом мероприятии. И они очень надеются на то, что будут востребованы в том, чтобы сделать нашу страну лучше.

### **НТВ # СЕГОДНЯ; СЕРГЕЙ ПИКУЛИН, АЛЕКСАНДР ПОЛЯНСКИЙ, СЕРГЕЙ ТАЩИЕВ, ВИТАЛИЙ МИНИН И ЕКАТЕРИНА БЕЛОУСОВА; «ЛИДЕРЫ РОССИИ»**

В: В Сочи сегодня завершается второй конкурс управленцев «Лидеры России». Буквально в эти минуты там проходит церемония закрытия, на которой объявят имена ста победителей. Все они получают по одному миллиону рублей на обучение в любом российском ВУЗе, а также возможность в течение года поработать с наставником из числа лучших руководителей в сфере бизнеса и госуправления. За финальными состязаниями следил Сергей Пикулин.

**КОРР:** Казалось бы – чего общего у рисования с управленческим конкурсом. Многие из участников в последний раз кисть держали разве что в школе, на уроках ИЗО. Это очередной этап командообразующей программы. Участники делятся на группы, и каждая рисует свой фрагмент, который станет частью большой картины – должны совпасть контуры и цветовая гамма.

В итоге получилось огромное полотно размером 2,5 на 6,5 метров, где уместилась вся Россия. Вот здесь Санкт-Петербург, Московский Кремль, здесь Волгоград, Казань, туда дальше Сибирь. На то, чтобы нарисовать столь масштабную работу, участникам понадобилось всего два часа. «Лидеры России» – крупнейший управленческий конкурс. Для того, чтобы попасть сюда, с одной стороны достаточно было заполнить форму на

сайте, с другой – пройти жесткий отбор. По словам организаторов, несмотря на то, что часть заданий решается дистанционно, смухлевать здесь не получится – все честно и прозрачно.

**АЛЕКСЕЙ КОМИССАРОВ, РУКОВОДИТЕЛЬ КОНКУРСА «ЛИДЕРЫ РОССИИ», ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР АНО «РОССИЯ – СТРАНА ВОЗМОЖНОСТЕЙ»:** Все те, кто попал в очный этап, проходит так называемый ретест. То есть повторную проверку своих знаний и своих способностей. И это уже происходит в присутствии экспертов, в присутствии наблюдателей, в присутствии других участников.

**КОРР:** Каждый участник ведет свой социальный проект. Константин Бортничек – из Одинцово, Московская область, его проект – «Равенство через спорт». На открытых уроках в школе он с командой помогает снять барьер общения обычных школьников с детьми с ограниченными возможностями. По словам Константина, «Лидеры России» кардинально меняют ранее существующую практику кадрового отбора. Конкурс дает реальную возможность карьерного роста.

**КОНСТАНТИН БОРТНИЧЕК, ФИНАЛИСТ КОНКУРСА «ЛИДЕРЫ РОССИИ»:** Специалисты, которые достаточно долго находились на каком-то уровне, и не могли продвинуться вверх, находились у такого потолка так называемого, через конкурс они могут доказать, что они действительно хорошие лидеры и управленцы, и подняться выше.

**КОРР:** С конкурсантами работают наставники, 94 человека – топ-менеджеры компаний, госкорпораций, губернаторы и мэры. Командам нужно выполнить задание, данное наставником. Здесь главное – побороть свое волнение. На ознакомление с заданием дается только три минуты, а на решение проблемы, на которую обычно уходит несколько дней, всего 45 минут. Уровень подготовки конкурсантов настолько высок, что за ними здесь идет настоящая охота.

**ИГОРЬ ЛЕВИТИН, ПОМОЩНИК ПРЕЗИДЕНТА РФ:** Несколько человек я внимательно посмотрел, на которых можно было бы уже сегодня пригласить на те темы, которые мы рассматриваем. Тем у нас много на Госсовете, мы по сути рассматриваем темы национальных проектов. И ряд ребят, на мой взгляд, могли бы в рамках рабочих групп Госсовета быть хорошими экспертами.

**КОРР:** В этом году заявки на участие подали более 220 тысяч человек со всего мира. В финал прошли только 300, из которых победителями станут 100. Но участники говорят: несмотря на результат, свои социальные проекты бросать не собираются.

### **ТАСС; 2019.03.15; РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ ПОКА НЕ ОТКАЗЫВАЛИСЬ ОТ ПОСТАВОК BOEING 737 MAX – ДИТРИХ**

Российские авиакомпании пока не заявляли об отказах от поставок самолетов Boeing 737 Max 8 и 9, сообщил журналистам в кулуарах финала конкурса управленцев «Лидеры России» **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**. Заказы на самолеты этой модели есть у S7, «Победы», «Ютэйра» и у «Уральских авиалиний».

«Приостановили (полеты Boeing 737 Max 8 и 9 – прим. ТАСС). Я уверен, что наши авиакомпании по этому вопросу с производителем проведут необходимые консультации. Пока, по моей информации, никаких отказов от наших авиакомпаний не поступало», – сказал он.

По словам **Дитриха**, сложившаяся ситуация «не позитивна», так как Boeing с приходом новой модели 737 сократил производство предыдущих поколений самолета. «Boeing всегда был известен как надежный поставщик надежных самолетов. Я очень надеюсь, что они с этой проблемой справятся в ближайшее время», – отметил министр.

К настоящему времени авиакомпания S7 заказала 11 самолетов Boeing 737 Max 8 (два из них были поставлены, сейчас полеты не осуществляют), «Победа» в прошлом году подписала твердый контракт на поставку 20 таких самолетов, «Уральские авиалинии» – на 14 самолетов, «Ютэйр» – на 30 самолетов.

Руководитель Росавиации Александр Нерадько 14 марта сообщил, что ведомство запретило полеты самолетов Boeing 737 Max 8 и 9 в воздушном пространстве РФ до особых указаний. Запрет действует бессрочно, до принятия соответствующего решения Росавиации. Решение о снятии запрета, по его словам, будет основываться на анализе директив и сообщений, которые будут поступать от Федеральной авиационной администрации США, Национального бюро по безопасности на транспорте и от Boeing. Самолет Boeing 737 Max 8 («Боинг-737 макс 8») авиакомпании Ethiopian Airlines («Эфиопские авиалинии») разбился в Эфиопии 10 марта, погибли 157 человек. Крушение самолета аналогичной модели произошло 29 октября прошлого года в Индонезии, тогда погибли 189 человек. После катастрофы в Эфиопии многие страны мира, включая Россию, США, государства ЕС, из соображений безопасности приостановили эксплуатацию Boeing 737 Max. Компания Boeing выразила уверенность в безопасности самолетов этой серии, однако заявила, что понимает решение регуляторов приостановить полеты.

### **RT (RUSSIAN.RT.COM); СМИРНОВ ВЛАДИМИР; «ЕСЛИ НЕ БУДЕТ ПОЛНОЙ ГАРАНТИИ БЕЗОПАСНОСТИ»: В РОССИИ МОГУТ ОТКАЗАТЬСЯ ОТ ЗАКУПОК BOEING 737 MAX**

Российская авиакомпания-лоукостер «Победа» может отказаться от закупок самолетов Boeing 737 MAX, если до ноября не будут урегулированы проблемы с технической безопасностью лайнеров этого типа. Такое заявление сделал гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев. Вопрос надежности новейших воздушных судов компании Boeing встал после второго за несколько месяцев крушения машины и решения целого ряда стран, включая Россию, временно приостановить эксплуатацию всех лайнеров данного типа. На этом фоне появилась информация, что часть Boeing 737 MAX заменят отечественными среднемагистральными самолетами MC-21. Впрочем, в правительстве РФ отметили, что главным критерием при выборе того или иного варианта станут интересы российских пассажиров.

Входящая в группу «Аэрофлот» российская авиакомпания-лоукостер «Победа» может отказаться от закупок самолетов Boeing 737 MAX, если в ближайшие месяцы не будут урегулированы проблемы с технической безопасностью лайнеров этого типа. Такое заявление в пятницу, 15 марта, сделал гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев.

«Если не будет стопроцентной гарантии, что эта машина безопасна, никто ее брать не будет. Поставки у «Победы» начнутся не раньше ноября 2019 года. К тому времени или Boeing решит проблему с безопасностью 737 MAX, или мы будем заказывать другую машину», – цитирует Савельева РИА Новости.

Надежность новейших самолетов Boeing 737 MAX, которые должны прийти на смену третьему поколению модели 737, была поставлена под сомнение после авиакатастрофы лайнера Ethiopian Airlines 10 марта, в которой погибли 157 человек, включая трех россиян. Это крушение стало вторым серьезным воздушным инцидентом с судами этого типа за четыре с половиной месяца – в конце октября 2018-го через несколько минут после взлета разбился лайнер индонезийской авиакомпании Lion Air. Тогда погибли 189 человек.

На данный момент во всем мире эксплуатируется 371 самолет модели 737 MAX, притом что всего корпорации Boeing уже поступили заказы на производство более 5100 машин этого типа. На момент крушения под Аддис-Абебой четыре российские авиакомпании намеревались закупить в общей сложности 75 лайнеров 737 MAX: «ЮТэйр» – 30, «Победа» – 20, «Уральские авиалинии» – 14 и S7 Airlines – 11 (два из них уже поставлены).

После катастрофы в Эфиопии страны и авиакомпании одна за другой начали приостанавливать полеты машин этого типа (S7 заявила об этом 12 марта), а 13 марта Boeing сообщила о решении временно «приземлить» весь флот 737 MAX. При этом в компании выразили уверенность в безопасности новейших лайнеров.

**Росавиация** запретила полеты Boeing 737 MAX 8 и 9 в российском воздушном пространстве до особых указаний. При этом глава ведомства Александр **Нерадько** отметил, что вопросы заказов самолетов этого типа лежат в плоскости коммерческих соглашений и будут самостоятельно решаться авиакомпаниями.

В свою очередь, **министр транспорта РФ** Евгений **Дитрих** в кулуарах финала конкурса управленцев «Лидеры России» сообщил журналистам, что российские авиакомпании пока не сообщали об отказах от поставок 737 MAX.

«Уверен, что наши авиакомпании по этому вопросу проведут с производителем необходимые консультации. Пока, по моей информации, никаких отказов от наших авиакомпаний не поступало», – рассказал глава **Минтранса**.

На этом фоне газета «Ведомости» со ссылкой на источники, близкие к Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) и «Аэрофлоту», сообщила, что правительственная подкомиссия по оборонно-промышленному комплексу предложила «Победе» рассмотреть вариант покупки 30 российских среднемагистральных лайнеров МС-21 вместо второй партии Boeing 737 MAX.

Комментируя материал, пресс-секретарь президента РФ Дмитрий Песков отметил, что этот вопрос целиком и полностью является прерогативой российского кабмина.

«Что касается последовательной и достаточно жесткой позиции президента, то, конечно, он всегда настоятельно рекомендует поддерживать отечественный авиапром, обращая внимание самого авиапрома на необходимость соответствия всем высоким международным стандартам», – заявил Песков.

В свою очередь, вице-премьер Юрий Борисов заявил, что российская авиационная промышленность получит приоритет при обновлении авиапарка российских перевозчиков, однако при этом будут соблюдены интересы пассажиров.

«Если российский авиапром в состоянии к данному сроку, который необходим для замены авиационного парка, выпустить свою продукцию, отвечающую критериям цены и качества, даже при равных условиях мы всегда отдадим предпочтение отечественному производителю. Это нормально, так поступают все страны. Но не в ущерб услугам, которые необходимо предоставить нашему населению», – заявил Борисов.

Вместе с тем он отверг спекуляции на тему того, что российские власти намерены в административном порядке навязать той или иной компании конкретную модель самолета.

«Мы заинтересованы прежде всего сохранить российский рынок для российского производителя, но, конечно, не в ущерб конечному потребителю – нашему населению», – подчеркнул Борисов.

Добавим, что 15 марта во Франции начались работы по расшифровке речевого и параметрического самописцев разбившегося самолета ET-AVJ, которые были доставлены в Париж. Для начала технических работ представители Франции и Эфиопии подписали меморандум о взаимопонимании.

В связи с этим в **Росавиации** призвали воздержаться от любых заявлений о причинах, которые привели к авиакатастрофам самолетов Boeing 737 MAX авиакомпаний Lion Air и Ethiopian Airlines до получения результатов и выводов расследования.

«**Росавиация** продолжает анализировать поступающую из различных организаций и источников информацию об обстоятельствах упомянутых авиационных происшествий и взаимодействует с ними относительно рекомендаций по дальнейшей безопасной эксплуатации Boeing 737 MAX 8», – сообщили в ведомстве.

«Несомненно одно: как только станут известны более подробные обстоятельства и причины катастроф в Эфиопии и Индонезии, будут приняты серьезные корректирующие меры», – подчеркнули в **Росавиации**.

<https://russian.rt.com/russia/article/611670-rossiya-otkaz-boeing-737-max>

### **ТАСС; 2019.03.15; РОССИЯ ВЫДВИНУЛА ЗАММЭРА МОСКВЫ ЛИКСУТОВА В СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ «АЭРОФЛОТА»**

Правительство РФ выдвинуло заместителя мэра Москвы Максима Ликсутова и экс-главу Минвостокразвития РФ Александра Галушку в качестве кандидатов в совет директоров «Аэрофлота». Это следует из распоряжения кабинета министров, опубликованного на официальном интернет-портале правовой информации.

Оба кандидата не входят в нынешний совет директоров крупнейшей российской авиакомпании. Кроме них, в список кандидатов вошли: глава **Минтранса** РФ Евгений **Дитрих**, спецпредставитель президента РФ по вопросам цифрового и технологического развития Дмитрий Песков, первый заместитель председателя и член правления ВЭБ.РФ Михаил Полубояринов, гендиректор «Аэрофлота» Виктор Савельев, глава ОАК Юрий Слюсарь, гендиректор группы «ЛСР» и экс-глава **Минтранса** РФ Максим Соколов, а также глава Ростеха Сергей Чemezov.

Среди кандидатов в совет директоров отсутствуют генеральный директор «ВСМПО-Ависма» Михаил Воеводин и консультант заместителя гендиректора Ростеха Роман Пахомов, которые входят в нынешний состав совета директоров «Аэрофлота».

### **РБК; 2019.03.15; ВЕЧНЫЙ ДУБЛЕР: КОГДА КУБАНЬ ПОЛУЧИТ ДЕНЬГИ НА НОВЫЙ ЯБЛОНОВСКИЙ МОСТ**

**Минтранс** России включит в проект трехлетнего федерального бюджета на 2020 – 2022 гг. предложения, в которых предусмотрены выделение субсидий для строительства дублера Яблоновского моста через реку Кубань. Об этом говорится в ответе министерства депутату Госдумы, бывшему главе Краснодарского края Владимиру Евланову.

По данным пресс-службы Евланова, проект дублера Яблоновского моста обсуждался во время правительственного часа в Госдуме в феврале 2019 года, когда глава **Минтранса** Евгений **Дитрих** рассказывал парламентариям о реализации проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» и отвечал на их вопросы.

Владимир Евланов направил письменный запрос главе **Минтранса** о планах по строительству моста. В официальном ответе министерства, которое поступило на депутатский запрос, сказано, что реализация проекта будет проводиться в соответствии с государственной программой Краснодарского края «Развитие сети автомобильных дорог Краснодарского края».

«Предполагается, что на строительство моста-дублера регион получит субсидии из Федерального дорожного фонда. Для этого нужно предусмотреть дополнительное финансирование фонда в проекте федерального бюджета на 2020 и плановые 2021 и 2022 годы. Соответствующие предложения в бюджет будут подготовлены **Минтрансом**», – говорится в ответе депутату.

Яблоновский мост – автомобильный двухполосный мост через реку Кубань. Был сооружен в 1952 году на месте деревянного пешеходного моста, построенного в 1826 году и взорванного во время Великой Отечественной войны. Общая длина моста составляет 795 метров, ширина – 9 м, высота свода над водой – 18 м.

По данным ГКУ «Безопасный регион», через контрольно-пропускной пункт на Яблоновском мосту ежедневно въезжает в Краснодар в среднем около 20 тыс. автомобилей, столько же машин попадает в столицу Кубани через Тургеневский мост.

Долгая история нового Яблоновского моста

В настоящее время Краснодар и Адыгею связывают три моста через Кубань – один железнодорожный и два автомобильных (Яблоновский и Тургеневский). Разговоры о необходимости появления новых переходов ведутся достаточно давно. Одним из основных считается проект дублера Яблоновского моста, который должен пройти параллельно железнодорожному.

В 2011 году тогдашний губернатор Кубани Александр Ткачев заявил, что мост будет построен «через 2-3 года». Через год глава региона уточнил, что строительство начнется в 2013-м. Предполагалось сооружение 300-метрового моста, имеющего по две полосы движения в каждом направлении. На тот момент объем капитальных вложений оценивался в 2,2 млрд рублей.

В 2013 году Владимир Евланов, занимавший пост мэра Краснодара, говорил, что «начало работ запланировано на осень текущего года». Затем старт строительно-монтажных работ был перенесен на 2014 год, т.к. «мост еще проектируется».

В 2014 году начальник управления дорожно-мостового хозяйства Краснодара Михаил Жарков рассказывал, что новый мост через реку Кубань в районе поселка Яблоновского планируют сдать в эксплуатацию к концу 2015 года. По его словам, проектирование объекта «уже вышло на завершающую стадию», а в конце первого полугодия должны были стартовать строительно-монтажные работы.

В 2015 году городские власти пообещали, что «уже летом будет заключен контракт и стартует строительство». К тому времени проект уже прошел государственную экспертизу, получив положительное заключение. Стоимость моста выросла до 5 млрд рублей, из них около 300 млн руб. предполагалось выделить в 2015-м.

Однако уже в августе 2015 года в региональном Минстрое сообщили, что работы отложены на неопределенный срок из-за кризиса, а также в связи с оптимизацией бюджетов всех уровней.

По данным источников РБК Краснодар, одной из причин переноса начала строительства стала «зависшая» ситуация с земельными участками на стороне Адыгеи, необходимыми для сооружения самого моста и подъездов к нему.

По информации **Министерства транспорта** и дорожного хозяйства Кубани, на проектные работы было израсходовано 182,5 млн рублей.

Генеральным проектировщиком выступала фирма «Трансмост» из Санкт-Петербурга. В итоговом варианте длина нового четырехполосного Яблоновского моста должна была оставить 478 метров, ширина тротуара и велодорожек – по 3 метра. В качестве особенностей разработчики выделяли цельнометаллические пролетные строения, подпорные стенки высотой до девяти метров, а также пешеходный тоннель и эстакаду под пешеходно-велосипедный спуск.

Реализация проекта должна была стать первым этапом строительства автомобильной дороги «Южный подъезд» к столице Кубани от автомобильной дороги Краснодар – Верхнебаканский.

Как сообщал РБК Краснодар, в июле 2018 года депутаты Госдумы от Краснодарского края направили обращение премьер-министру Дмитрию Медведеву с просьбой профинансировать строительство нового моста через Кубань, который соединил бы Краснодар и соседнюю Республику Адыгея. Документ подписали большинство парламентариев, представляющих Кубань.

Тогда же Владимир Евланов заявил, что стоимость строительства моста составляет около 7 млрд рублей.

«Осуществить такой масштабный проект за счет средств собственных бюджетов Краснодарского края и Республики Адыгея невозможно. Для реализации строительства необходимо привлечение средств федеральных программ», – заявлял он.

<https://kuban.rbc.ru/krasnodar/15/03/2019/5c8b82429a79475b560e2491>

### **ПРАЙМ; 2019.03.15; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ НА КОНГРЕССЕ В ВЕНЕ ОБСУДЯТ КООПЕРАЦИЮ И ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ**

Российские и зарубежные железнодорожники на конгрессе в Вене обсудят развитие инфраструктуры, международную кооперацию и цифровые технологии, следует из сообщения РЖД и программы мероприятия.

Международный железнодорожный конгресс продлится два дня – 18-19 марта – и станет деловой площадкой для встречи руководителей национальных железнодорожных компаний стран с шириной колеи 1520 миллиметров, как в России и большинстве стран СНГ, и 1435 миллиметров, как в Европе.

«Конгресс посвящен вопросам повышения эффективности международных грузовых и пассажирских перевозок с использованием цифровых технологий и транзитного потенциала для существующих транспортных коридоров Евразийского маршрута», – говорится в сообщении РЖД.

Также в рамках конгресса будут рассмотрены возможности снижения таможенных барьеров и гармонизации технических регламентов железных дорог Европы и Азии. Важной темой конгресса станет рассмотрение вариантов повышения конкурентоспособности европейского и российского железнодорожного сообщения и интеграции найденных решений в международную торговлю и туризм.

«В деловой программе конгресса примут участие представители **министерства транспорта** Австрии, руководители международных железнодорожных организаций, а также бизнес-лидеры и эксперты железнодорожной отрасли», – добавляется в сообщении РЖД.

Делегацию РЖД возглавит генеральный директор компании Олег Белозеров. Согласно программе, в конгрессе примут участие зам**министра транспорта** РФ Владимир **Токарев**, первые заместители глава РЖД Вадим Михайлов и Александр Мишарин, федеральный **министр транспорта**, инноваций и технологий Австрии Норберт Хофер, заместитель премьер-министра Словакии по инвестициям и информации Рихард Раши и другие.

### **ТВ ЦЕНТР # В ЦЕНТРЕ СОБЫТИЙ; ПЕТР ВЕРШИНИН, НАТАЛЬЯ ЕПИФАНОВА, ТАТЬЯНА КАМИНСКАЯ, И ВЛАДИМИР ХУДЯКОВ; АВИАКОМПАНИИ ПО ВСЕМУ МИРУ ОТКАЗЫВАЮТСЯ ОТ ПОЛЕТОВ НА BOEING-737 MAX 8**

ВЕДУЩАЯ: Авиакомпании по всему миру отказываются от полетов на Boeing-737 MAX 8 из-за авиакатастрофы в Эфиопии. Поставки этих лайнеров фактически заморожены. С четверга для них закрыто и небо России. Закрыто до особого распоряжения. Boeing-737 MAX до гибели над Африкой 157 человек, был самым продаваемым самолетом компании. На начало года более 60 авиаперевозчиков заказали в общей сложности 5000 новых самолетов этой модификации. Но 2 крушения подряд не только обрушили акции Boeing, они поставили под вопрос перспективы компании. Есть и еще одна немаловажная деталь, озвученный лично Трампом запрет на полеты MAX – эксперты называют вынужденным решением, принятым под давлением мирового сообщества. О кризисе подхода к безопасности в мире, и о том, какие выводы из происходящего должна сделать Россия – Петр Вершинин.

КОР.: Теперь на земле по всему миру стоит 371 самолет Boeing 737 Max. В воздухе нет ни одного. Авиакомпании отказываются использовать лайнер до тех пор, пока не станут ясны причины катастрофы в Эфиопии. Более 60 стран закрыли небо для «Макса», в их числе и Россия.

Александр **НЕРАДЬКО**, глава **Росавиации**: **Росавиация** направила ноту, так называемое уведомление, для экипажей воздушных судов иностранных государств о том, что РФ прекращает, не предоставляет воздушное пространство РФ для полетов этих самолетов.

КОР.: На стоянку отправились и два новейших «Боинга», совсем недавно появившихся в парке авиакомпании S7. Еще несколько десятков самолетов этого типа российские авиаперевозчики успели заказать с расчетом на будущее, а по всему миру «Боинг» заключил контракты на поставку более пяти тысяч лайнеров. Стоимость каждого примерно 120 миллионов долларов. Эти цифры объясняют, почему в США до последнего

пытались сгладить информационный шум, который возник после авиакатастрофы в Эфиопии. В компании «Боинг» уверяли, что их самолеты по-прежнему безопасны. Но резонанс в мире уже достиг беспрецедентных масштабов.

Дональд ТРАМП, президент США: Я знаю, что все вы следили за ужасной трагедией самолета Ethiopian Airlines – это настоящая катастрофа. Boeing потрясающая компания, сейчас они работают очень усердно. Но пока они не найдут решение, самолеты останутся на аэродромах.

КОР.: На этих кадрах с воздуха хорошо видно то место, где «Боинг» эфиопских авиалиний врезался в землю. Огромная воронка и отсутствие крупных обломков, говорят эксперты, свидетельствует о том, что он фактически спикировал вниз. Авиакатастрофа унесла жизни 157 человек, среди которых были граждане 35 стран, в том числе трое из России.

Тевольде ГЕРБЕМАРИАМ, гендиректор Ethiopian Airlines: Это был совершенно новый самолет, к нему не было никаких технических замечаний. Пилот сообщил о том, что у него возникли проблемы, и что он хочет вернуться. Ему дали разрешение.

КОР.: Расшифровкой черных ящиков занимается французское бюро по безопасности гражданской авиации, бортовые самописцы уже доставлены в Париж. Однако эксперты уже сейчас обращают внимание на сходство катастрофы с падением точно такого же «Боинга» 737 MAX 8 в прошлом году. Самолет, принадлежащий компании Lion Air, разбился 29 октября в Индонезии.

Марк ВАЙСС, директор по международным операциям Reagan Aero-tech: Сходство с авиакатастрофой, что произошла несколько месяцев назад в Индонезии, безусловно есть. Например, колебание вертикальной скорости у обоих лайнеров было очень похоже, как и то, под каким углом они коснулись поверхности.

КОР.: Похоже, пилоты столкнулись с новой системой управления лайнером. Электронный разум сам подруливает самолет в сложной ситуации, например, компенсирует так называемое сваливание. Не исключено, что в индонезийском «Боинге» вышел из строя один из датчиков и система начала спасать самолет, опуская нос воздушного судна вниз. И чем активнее пилоты старались выровнять самолет, тем сильнее оно срывалось в пике. Предположение пока не подтверждено результатами расследования, но если было так, то два новейших самолета фактически уничтожили сами себя.

Олег СМИРНОВ, бывший заместитель министра гражданской авиации СССР, заслуженный пилот СССР: Напрашивается у меня, как у профессионала, вопрос. Первое. Почему «Боинг» поставил такую систему, которая выключила из процесса пилотирования командира корабля? Это первое. Это преступление со стороны «Боинга». И второе – это преступление со стороны государственных органов регулирования Соединенных Штатов, почему они это барахло сертифицировали? Почему не остановили. А результат-то плачевный, в двух случаях погибли 340 человек.

КОР.: Этот тип самолетов считается самым современным. «Боинг» 737 MAX 8 всего пару лет как сходит с конвейера и о проблемах было известно. Телеканал CNN сообщает, что зафиксировано почти три десятка случаев, когда пилоты жаловались на неадекватное поведение этого самолета. Но в погоне за прибылью никакого специального переобучения пилоты не проходили и, вполне возможно, что люди, управляющие двумя разбившимися «Боингами», не понимали, что происходит и не знали, как отключить систему.

Джон САМУЭЛЬСЕН, президент профсоюза работников транспорта: Для технологий есть место, но они должны дополнять человека. И это касается не только авиаперевозок, но и всего транспортного сектора. Технологии никогда не должны вытеснять нас.

КОР.: После второй катастрофы с новейшим самолетом акции компании «Боинг» рухнули вниз. Потеряно 25 миллиардов долларов капитализации, такого еще не было. Производство лайнеров продолжается, но поставки фактически заморожены. А сегодня «Макс» – самый продаваемый самолет компании. По оценкам экспертов, «Боинг» будет терять до 2,5 миллиардов долларов в месяц из-за запрета на полеты лайнера.

Родственники погибших уже подают иски в суд, кроме того, компенсаций своих издержек потребуют десятки авиакомпаний. Репутационные потери оценить вообще невозможно. Ситуация определенно играет на руку европейскому Airbus. Однако эксперты уверены – «Боинг» сохранит свое место на рынке. Эти две компании выпускают в год по 600 самолетов, и обеспечить такие объемы больше никто не может. Да и, по сути, нет стран, которые производят настолько экономичные и все-таки безопасные машины. В прошлом был еще Советский Союз, самолеты Туполева и Ильюшина используются до сих пор во многих странах мира. Но эти разработки в пассажирских перевозках с «Боингом» конкурировать уже не могут.

Роман ГУСАРОВ, главный редактор портала «Авиа.ру»: Не только устарели сами самолеты советские, но еще и деградировала технологически наша авиационная промышленность. И вот сейчас мы, по сути, свидетели долгого длительного возрождения нашей авиационной промышленности. Идет масштабное переоборудование новыми станками наших авиационных заводов. Это миллиарды долларов вкладывает в это государство.

КОР.: Как первый результат – создание ближнемагистрального самолета Sukhoi Superjet 100. На подходе прямой конкурент «Боинга» 737 – отечественный лайнер МС-21, производство уникального крыла которого на финальном этапе создания попало под западные санкции. Несмотря на них, серийное производство начнется примерно через два года.

Роман ГУСАРОВ, главный редактор портала «Авиа.ру»: На сегодняшний день на производстве в Иркутском авиационном заводе, заложена серийность производства в 70 самолетов в год. Т.е. завод реконструирован, модернизирован, закуплено оборудование и весь технологический процесс уже готов к производству такого количества самолетов.

КОР.: Конечно, в первый год произвести удастся не больше пяти самолетов за год, затем объемы будут удваиваться. Этого хватит лишь для того, чтобы обеспечить отечественными лайнерами внутренний рынок. Главное во всем этом – то, что Россия снова обладает технологиями. Совместно с Китаем разрабатывается дальнемагистральный самолет нового поколения. Сейчас теряющему репутацию «Боингу» мы не конкуренты – вопрос, что будет в будущем, если действовать стратегически верно.

### **МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2019.03.15; ПОТЕНЦИАЛ МОРСПАССЛУЖБЫ ВЫВЕДЕН НА УРОВЕНЬ ВЫСОКИХ МЕЖДУНАРОДНЫХ СТАНДАРТОВ – ЮРИЙ ЦВЕТКОВ**

Заместитель министра транспорта РФ – руководитель **Федерального агентства морского и речного транспорта** Юрий Цветков 14 марта посетил комплекс ФГБУ «Морская спасательная служба», расположенный в московском районе Нагатино. После осмотра береговой учебной площадки для проведения занятий и тренингов курсантов учебного-тренировочного центра руководитель Морспасслужбы Андрей Хаустов и начальник УТЦ Виктор Згурский ознакомили Ю.Цветкова и сопровождавшего его заместителя руководителя **Росморречфлота** Александра Пошивая с возможностями тренажерного комплекса, имитирующего различные виды борьбы за живучесть судна, в том числе, отсеками для тренировок по борьбе с огнем, задымлением и поступлением воды.

Затем состоялся обзорный осмотр основных специализированных учебных классов и рабочих помещений УТЦ, управления подводно-технических и строительно-монтажных работ, технологических бассейнов водолазной школы, в которых непрерывно идут занятия, включая выполнение под водой различных технологических операций.

Заметный интерес представителей **Росморречфлота** вызвали класс обучения управлению подводными робототехническими аппаратами и БПЛА, а также тренировка курсантов

УТЦ на современном тренажерном комплексе отработки навыков эвакуации из «упавшего в море» аварийного вертолета, проходившая в учебном бассейне.

После демонстрации основных моделей и проектов судов ФГБУ, в которой принял участие замруководителя Морспасслужбы по флоту Олег Чепкасов, состоялась встреча-совещание Ю.Цветкова с коллективом учреждения.

В ходе встречи состоялось обсуждение приоритетных направлений развития крупнейшей на евразийском континенте профессиональной морской спасательной службы, ключевых проектов и задач, стоящих перед ней.

Заместитель **министра транспорта** отметил, что потенциал Морспасслужбы выведен на уровень лучших международных стандартов и попросил передать коллегам, несущим вахту в море и на реке, слова благодарности за мужество и профессионализм, проявляемые при несении аварийно-спасательной готовности, многочисленных учениях и реальных аварийно-спасательных и поисково-спасательных операциях, таких, например, как недавно завершившаяся операция в районе взрыва и пожара двух танкеров в Черном море.

<http://morvesti.ru/detail.php?ID=77634>

### **РИА НОВОСТИ; 2019.03.18; НА ПОДХОДАХ К КРЫМСКОМУ МОСТУ УСТАНОВЯТ РОССИЙСКИЕ СКАНЕРЫ**

Сканеры для просвечивания железнодорожных вагонов, способные определить тип груза и его массу, установят на подходах к Крымскому мосту, сообщил РИА Новости в понедельник директор по производству компании «Скантроник Системс» Сергей Симочко.

«Первый в России инспекционно-досмотровый комплекс для контроля железнодорожных вагонов введен в эксплуатацию в 2018 году в пункте пропуска Забайкальск (на границе с Китаем – ред.). Ведется строительство двух железнодорожных инспекционно-досмотровых комплексов для обеспечения транспортной безопасности на подходах к Крымскому мосту», – сказал он.

По его словам, досмотр проводится во время движения состава вдоль сканера, размещенного на железнодорожном пути. Время сканирования состава зависит от скорости его движения и количества входящих в него вагонов.

Инспекционно-досмотровые комплексы для контроля железнодорожных вагонов созданы российской компанией «Скантроник Системс» на основе научных разработок Лаборатории электронных ускорителей МГУ.

В свою очередь главный научный сотрудник НИИ ядерной физики МГУ, генеральный директор Лаборатории электронных ускорителей МГУ Василий Шведунов пояснил РИА Новости, что в железнодорожных инспекционно-досмотровых комплексах используется уникальный линейный ускоритель, позволяющий осуществлять контроль досматриваемых объектов на скоростях до 70 километров в час. Сканер способен проводить качественное распознавание материалов по эффективному атомному номеру, а также оценивать массу груза с погрешностью не более 10 процентов.

Он сообщил, что к настоящему времени Лаборатория электронных ускорителей МГУ поставила заказчикам более 30 ускорителей.

«Разработки линейных ускорителей электронов для инспекционно-досмотровых комплексов были начаты нами по инициативе руководства компании «Скантроник Системс», имевшего большой опыт размещения и эксплуатации зарубежных комплексов, еще до создания лаборатории и до появления санкций. Жизнь показала, что это было правильное решение. Появление санкций способствовало росту числа заказов на разработку и поставку ускорителей различного типа», – добавил Шведунов.

Лаборатория электронных ускорителей МГУ – совместное предприятие МГУ имени Ломоносова и российской компании «Скантроник Системс», созданное в 2013 году на

базе отдела электромагнитных процессов и взаимодействия атомных ядер НИИ ядерной физики МГУ по инициативе руководства института.

Лаборатория разрабатывает и изготавливает линейные ускорители электронов и разрезные микротроны в интересах медицины, систем безопасности, дефектоскопии, радиационных технологий в промышленности и сельском хозяйстве, фундаментальных исследований.

<https://ria.ru/20190318/1551880550.html>

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5c8eeb8d9a794799b231d2fa?from=newsfeed>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/3915588>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.15; РОСГВАРДИЯ ЗАДЕЙСТВУЕТ ПРОТИВОДИВЕРСИОННЫЕ КАТЕРА ДЛЯ ОХРАНЫ КРЫМСКОГО МОСТА**

Противодиверсионные катера поступают на вооружение Росгвардии в связи с охраной Крымского моста, сообщил журналистам директор ведомства Виктор Золотов.

«В связи с охраной Крымского моста в этом году в войска поступают на вооружение транспортно-десантные катера БК-16, высокоскоростные противодиверсионные катера «Грачонок», - сказал В. Золотов.

«Во взаимодействии с отечественными производителями вооружения решаются вопросы обновления модельного ряда огнестрельного оружия», - добавил В. Золотов.

По его словам, в войска поставляются пистолеты Ярыгина; автоматы АК-200 и АК-205, снайперские винтовки СВ-98, а также автоматы для подводной стрельбы и двухсредные автоматы.

«Наши главные требования к технике – это надёжность в эксплуатации, удобство для личного состава и способность решать те задачи, которые возложены на войска национальной гвардии РФ», - отметил директор Росгвардии.

### **РИА НОВОСТИ; 2019.03.18; ЧАСТИ МОСТА БЛАГОВЕЩЕНСК-ХЭЙХЭ СОСТЫКУЮТ В МАЕ, СООБЩАЮТ ВЛАСТИ ПРИАМУРЬЯ**

Части трансграничного мостового перехода через реку Амур Благовещенск-Хэйхэ состыкуют в мае, а не во второй половине марта, как планировалось, сроки сдвинули из-за прогнозируемого раннего ледохода, также строителям помешал паводок прошлого года, но сдадут мост по плану – в декабре 2019 года, сообщает **министерство транспорта** и дорожного хозяйства Амурской области.

Ранее власти Приамурья сообщали, что стыковка двух частей мостового перехода на российско-китайской границе запланирована на вторую половину марта.

«Исходя из прогнозирования раннего весеннего ледохода в этом году нами принято решение по устройству пограничного стыка, и стыковку российской части замыкающего блока выполнить на временной опоре. После завершения строительства конструкций опор, обеспечивающих проектное положение мостового пролета, в мае будут объединены российская и китайские части моста», – цитирует министерство директора филиала компании по развитию и строительству моста «Амур (Хэйлунцзян)» в Благовещенске Евгения Королькова.

Со ссылкой на заказчика строительства уточняется, что в июле из-за паводка строители потратили дополнительное время на восстановление шестой опоры моста. Сейчас на российской стороне собрано пролетное строение длиной 540 метров для последующей финальной надвигки пролетов.

«Дальнейшие работы, согласно проектной технологии, будут выполняться в установленные контрактом сроки и завершением основных работ в декабре 2019 года», – сообщает **Минтранс** Приамурья.

Губернатор Приамурья Василий Орлов в ходе Российского инвестиционного форума в Сочи рассказал в интервью РИА Новости, что мост будет достроен в конце декабря 2019 года, а физически движение по нему начнется, «примерно, к апрелю 2020 года». Постоянный пункт пропуска для моста Благовещенск-Хэйхэ (КНР), по словам Орлова, будет создан не раньше сентября, до этого будет действовать временный пункт пропуска для грузового транспорта.

Строительство моста стартовало 24 декабря 2016 года в Благовещенском районе Амурской области. Ввод в эксплуатацию нового пограничного мостового перехода протяженностью 19,9 километра должен состояться в 2019 году. Мост будет вантовым с низкими пилонами (экстрадозный) с двухполосной автодорогой. Россия вкладывает в строительство 14 миллиардов рублей, 5,2 миллиарда – китайская сторона. Российскую часть моста (13,4 километра) будут строить подрядчики из РФ, еще 6,5 километра будут проходить по территории Китая.

<https://ria.ru/20190318/1551880913.html>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕЛЕНА БЕРЕЗИНА; 2019.03.17; ДОРОГА К ДИАЛОГУ; ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ СВЯЖЕТ ЕВРОПУ И АЗИЮ ЧЕРЕЗ СОЮЗНОЕ ГОСУДАРСТВО**

Европейский и евразийский бизнес потеряли 300 миллиардов долларов из-за спада торгово-экономического оборота в 2015-2018 годах в связи с введением санкций. Об этом заявила член Коллегии по интеграции и макроэкономике Евразийской экономической комиссии Татьяна Валовая во время первого диалога «Соединяя Евразию – от Атлантики до Тихого океана», прошедшего в Брюсселе.

С 2018 года наступило небольшое облегчение, но затем снова произошел спад, отметил президент Фонда международного сотрудничества, экс-глава Еврокомиссии Романо Проди: «Прежде всего это отразилось на объемах перекрестных инвестиций, которые могли бы принести безусловную пользу всему евразийскому континенту, начиная с России». Он указал, что если в 2013 году ЕС инвестировал в Евразию 63 миллиарда долларов (77 процентов всех иностранных инвестиций), то в 2018 году – только 7 процентов. К сожалению, в 2019 году тенденция продолжается.

Несмотря на готовность стран – участниц ЕАЭС к диалогу, пока получается только монолог, констатировал Фарес Кильзие, председатель совета директоров Creon Capital. Еврокомиссия упорно игнорирует попытки ЕАЭС «подружиться».

Желание установить контакты с ЕС уходит корнями еще в 2002-2003 годы, когда евразийское сообщество только создавалось, но территории ЕАЭС уже обладали всеми необходимыми полномочиями в качестве международных субъектов, напомнил Государственный секретарь Союзного государства Григорий Рапота: «Было несколько попыток установить контакты по взаимодействию между двумя интеграционными структурами. И из этого ничего не получилось, хотя тогда не было ни санкций, ни обострения ситуации, ни кризисных явлений, которые бы этому препятствовали. Это позволяет сделать вывод, что это достаточно устойчивая позиция ЕС не признавать на территории, где был Советский Союз, а образовался ЕАЭС, никаких интеграционных объединений, это четкая политическая линия». По словам Рапота, чтобы ее преодолеть, как показывает история последнего времени, более слабый партнер либо становится экономически могущественным, как Китай, либо идет по пути Северной Кореи и уже силой заставляет считаться со своими интересами. «США и Западная Европа толкают потенциальных партнеров, которые хотели бы установить с ними отношения, на такой опасный путь. Я не удивлюсь, если завтра по пути Северной Кореи пойдут и другие государства. Этот путь опасен и потому, что чреват непредсказуемыми последствиями», – сказал Госсекретарь Союзного государства. В кулуарах форума он уточнил «РГ», что ЕАЭС готов к сотрудничеству: «На этот счет выступали практически все главы

государств, входящих в ЕАЭС, это единомышленная точка зрения. Со стороны ЕС ответного шага нет, подвижек я не вижу пока».

Рапота призвал начать с реализации конкретных проектов. Одним из них, и возможно, главным, должен стать Шелковый путь. «Сухопутный путь от Восточного Китая до Западной Европы почти в два раза короче, чем водный путь, и почти в 4-5 раз быстрее. Его строительство поможет развивать транспортный потенциал всех стран, которые готовы участвовать в проекте. Транспортная магистраль автоматически дает прирост валового регионального продукта на 6-9 процентов. Это связующее звено – важный элемент коллективной безопасности и реальная организация лозунга, который у нас здесь размещен: «Соединяя Евразию – от Атлантики до Тихого океана», – сказал Григорий Рапота.

По его словам, в России уже приступают к строительству фрагментов этого пути.

<https://rg.ru/2019/03/17/rapota-shelkovyj-put-sviazhet-evropu-i-aziuu-cherez-soiuznoe-gosudarstvo.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.15; ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ ПО МТК «СЕВЕР-ЮГ» В 2019Г МОГУТ ВЫРАСТИ ВДВОЕ, ДО 600 ТЫС. Т – «АЗЕРБАЙДЖАНСКИЕ ЖЕЛДОРОГИ»**

ЗАО «Азербайджанские железные дороги» (АЖД) прогнозирует в 2019 году грузоперевозки по железнодорожному транспортному коридору «Север-Юг» в объеме 600 тыс. тонн, сообщил глава компании Джавид Гурбанов журналистам в пятницу.

«В 2017 году по международному транспортному коридору «Север-Юг» было перевезено 27 тыс. тонн грузов, в 2018 году – 287 тыс. тонн. Показатели первых двух месяцев (этого года – ИФ) позволяют говорить о том, что по итогам 2019 года объем грузоперевозок в этом направлении будет, как минимум, на уровне 600 тыс. тонн», – сказал он.

Таким образом, грузоперевозки по МТК «Север-Юг» в 2019 году могут возрасти более чем в 2 раза.

Д.Гурбанов также отметил, что на территории Азербайджана в рамках проекта МТК «Север-Юг» построен участок пути протяженностью 14 км и железнодорожный мост. «Кроме того, на территории Ирана (в Астаре – ИФ), арендуемой Азербайджаном, уже функционирует грузовой терминал», – добавил он.

МТК «Север-Юг» рассчитан на транспортировку грузов из Индии и стран Персидского залива в Россию, Западную Европу, балтийские и скандинавские страны. Если перевозка грузов морским путем через Персидский залив, Суэцкий канал, Средиземное море в Хельсинки осуществляется в течение 45-60 дней, то по коридору «Север-Юг» время доставки грузов составит 20-25 дней.

С целью развития перевозок по этому направлению Азербайджан, Иран и Россия в 2005 году заключили соглашение о строительстве сегментов железной дороги на территории Ирана протяженностью 375 км и Азербайджана между Астарой и азербайджано-иранской границей, а также реконструкции уже существующей железной дороги на территории Азербайджана.

В ноябре 2018 года Азербайджан, Россия и Иран договорились о создании рабочей группы для дальнейшего развития грузоперевозок по МТК «Север-Юг» и соответствующей системы мониторинга.

В рамках проекта на территории Ирана предусмотрено строительство новой железнодорожной ветки, которая соединит азербайджанскую железнодорожную станцию Астара с иранскими городами Астара, Решт и Казвин. Открытие железнодорожной линии Казвин-Решт состоялось 6 марта 2019 года.

В иранской Астаре также ведутся работы по строительству четырех погрузочно-разгрузочных терминалов и ж/д станции на территории площадью 35 га. Ожидается, что строительные работы будут завершены до конца I квартала 2020 года. Азербайджан

вложит в строительство терминалов \$60 млн, они будут переданы в аренду ЗАО «Азербайджанские железные дороги» на 25 лет.

### **ТАСС; 2019.03.15; ЕВКУРОВ ПОПРОСИЛ МИНТРАНС ВКЛЮЧИТЬ СТРОИТЕЛЬСТВО ТЕРМИНАЛА АЭРОПОРТА В ПЛАН РАЗВИТИЯ**

Глава Ингушетии Юнус-Бек Евкуров попросил **Министерство транспорта РФ** включить в 2020 году строительство международного терминала аэропорта Магаса в комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, рассчитанный до 2024 года. Об этом в пятницу сообщается на сайте главы республики.

«Юнус-Бек Евкуров обратился к Иннокентию **Алафинову** (первый заместитель **министра транспорта РФ**) с просьбой оказать содействие в завершении работы по приданию аэропорту международного статуса, а также включить в 2020 году строительство международного терминала в комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, утвержденный распоряжением правительства РФ», – говорится в сообщении.

По данным пресс-службы, строительство нового терминала позволит увеличить пропускную способность аэровокзала и расширить географию полетов.

Кроме того, Евкуров обратился с предложением включить в комплексный план развития проект реконструкции железнодорожного вокзала на станции «Слепцовская» и железнодорожного полотна на участке «Назрань» – «Слепцовская». «Ориентировочная сметная стоимость работ составляет 2,5 млрд рублей. Железнодорожный объект расположен вблизи единственной автодороги, ведущей к горной части Сунженского и Джейрахского районов. Реконструкция ветки создаст дополнительные условия для развития санаторно-курортной отрасли региона, повлияет на его экономическую и инфраструктурную составляющую», – приводит пресс-служба слова главы республики.

Как сообщил ТАСС директор аэропорта Ваха Евлоев, в 2018 году пассажиропоток аэропорта составил около 120-130 тыс. человек, по итогам 2019 года ожидается рост за счет запущенных рейсов в Москву. Аэропорт Магаса расположен в 30 км к северо-востоку от города. В нем есть необходимые помещения и оборудование для пограничного, иммиграционного, таможенного, ветеринарного и санитарно-карантинного контроля, предусмотренного для пункта пропуска через государственную границу России. Пропускная способность искусственной взлетно-посадочной полосы аэропорта – пять воздушных судов в час, возможное количество обслуживаемых пассажиров – 150 человек в час.

Комплексный план развития

В конце января вице-премьер России **Максим Акимов** провел заседание правительственной комиссии по транспорту и проектного комитета по транспортной части комплексного плана развития магистральной инфраструктуры, на котором была утверждена методика, позволяющая включать в него новые проекты. Также на заседании были утверждены методические указания по мониторингу и внесению изменений в транспортную часть комплексного плана и федеральные проекты, входящие в него.

Как сообщалось, в комплексный план включены девять федеральных проектов, направленных на модернизацию и расширение транспортной инфраструктуры. Финансирование транспортной части комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры в РФ до 2024 года составит порядка 6,35 трлн рублей. Из них более 3 трлн рублей – средства федерального бюджета, около 3,3 трлн рублей планируется привлечь из внебюджетных источников, а 58,7 млрд рублей – из бюджетов регионов.

<https://tass.ru/ekonomika/6223448>

### **ТАСС; 2019.03.15; НА РЕМОНТ ДОРОГ В АЛТАЙСКОМ КРАЕ В 2019 Г. НАПРАВЯТ БОЛЕЕ 1,7 МЛРД РУБЛЕЙ**

Власти Алтайского края в 2019 году намерены направить более 1,7 млрд рублей на реализацию национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», сообщила пресс-служба **Министерства транспорта** региона.

«На ремонты дорог в регионе в рамках нацпроекта в 2019 году будет направлено более 1,7 млрд рублей. Работы пройдут в Барнауле, Новоалтайске, Бийске, на региональных и федеральных трассах», – говорится в сообщении.

По итогам 2019 года доля автодорог регионального значения, соответствующих нормативам, должна составлять 39,4% (в 2018 году – 38%). К 2024 году этот показатель планируется довести до 51%. В Барнаульской агломерации к 2020 году должно соответствовать нормативу 68,7% дорог, а к 2024 – 86,1%. В Бийской агломерации рост должен составить 7,2 % – до 54,2% в 2019 году, а к 2024 году увеличиться до 87,7%.

По данным министерства, продолжится ремонт важных для края направлений «Калманка – Новороманово – Лебяжье» и «Белоярск – Заринск», планируется отремонтировать мост через реку Барнаулку. В Барнауле отремонтируют наиболее загруженные участки на одной из главных транспортных артерий – Ленинском проспекте, установят автоматические камеры фиксации нарушений. В Бийской агломерации отремонтируют более 10 км дороги, которая связывает Алтайский край и Кемеровскую область.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6219998>

### **ТАСС; 2019.03.15; АРХАНГЕЛЬСКАЯ АГЛОМЕРАЦИЯ ПОЛУЧИТ НА РЕМОНТ ДОРОГ ИЗ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА 3,4 МЛРД РУБЛЕЙ**

Архангельская область ежегодно с 2019 года по 2024 год будет получать из федерального бюджета около 570 млн рублей на ремонт дорог архангельской агломерации. Об этом сообщил ТАСС в пятницу заместитель **министра транспорта** региона Денис Кулижников.

Он напомнил, что в архангельскую агломерацию входят Архангельск, Северодвинск, Новодвинск и часть Приморского района. «Федеральная сумма все шесть лет на агломерацию будет одинаковая: по 568 млн рублей, мы должны обеспечить софинансирование не менее 25%. В текущем году общая сумма составит 751 млн рублей», – сказал чиновник.

Всего на ремонтные работы на дорогах агломерации в 2019-2024 годах планируется направить 4436,7 млн рублей, из них федеральные средства – 3408 млн рублей. «У нас агломерация состоит из трех городов и одного муниципального образования – Приморский район. Для нас характерно передвижение людей между городами на работу и с работы. Вошли не все дороги, только дороги с активным движением: включена сеть опорных дорог, дороги, по которым ездят рейсовые автобусы, к сожалению, многие поперечные дороги не вошли», – пояснил собеседник агентства.

В этом году будет отремонтировано 32,5 км дорог агломерации, из них 18 км в Архангельске. Всего по агломерации за шесть лет планируется обновить 193 км муниципальных дорог. Таким образом к 2024 году 85% дорог, или 367 км, будут соответствовать нормативам, в то время как сейчас этот показатель составляет 38%.

По словам представителя ведомства, в регионе достаточно подрядчиков для осуществления планируемых работ. «У нас хорошие подрядные организации, есть минусы в работе муниципальных образований, но они до этого не связывались с федеральными деньгами. По агломерации к 1 апреля будут готовы экспертизы сметной стоимости, и можно будет приступать к торгам», – добавил представитель областного **минтранса**.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6220577>

### **ТАСС; 2019.03.15; АРХАНГЕЛЬСКАЯ ОБЛАСТЬ В ДВА РАЗА СНИЗИТ ЧИСЛО ОПАСНЫХ УЧАСТКОВ НА ДОРОГАХ**

Число мест концентрации ДТП на дорогах Архангельской области к 2024 году планируется уменьшить в два раза в ходе реализации нацпроекта «Безопасные и качественные дороги». Об этом в пятницу сообщил журналистам председатель правительства Архангельской области Алексей Алсуфьев.

Места концентрации ДТП – участки дорог, где происходит три и более ДТП с погибшими или тяжело пострадавшими в течение года.

«В Архангельской области 29 мест концентрации ДТП по статистике 2017 года: на дорогах федерального значения шесть мест концентрации, одно – на региональных, 22 – на дорогах местного значения. К концу [2024 года] мест концентрации ДТП должно быть 14», – сказал Алсуфьев.

Планируется, что такие участки дороги будут дополнительно оборудоваться. «Это мероприятия, которые будут касаться дополнительных искусственных дорожных неровностей, барьерных ограждений, разделения полос движения, пешеходных переходов», – отметил председатель правительства региона.

До 2024 года в регионе будет установлено около 40 стационарных камер видеофиксации нарушений. «Мы планируем довести до 80 единиц количество стационарных комплексов фото- и видеофиксации, сейчас у нас 41 комплекс работает. Это повышает безопасность дорожного движения, мы реально видим соблюдение скоростного режима и снижение аварийности», – сказал журналистам министр транспорта Архангельской области Вадим Кривов.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6222440>

### **ТАСС; 2019.03.15; ЧИСЛО ОТРЕМОНТИРОВАННЫХ ДОРОГ АРХАНГЕЛЬСКА УВЕЛИЧИТСЯ В 2019 ГОДУ В ДВА РАЗА**

Количество отремонтированных дорог в Архангельске в 2019 году возрастет в два раза по сравнению с прошлым годом благодаря финансированию по нацпроекту «Безопасные и качественные дороги». Об этом в пятницу сообщил журналистам глава Архангельска Игорь Годзиш.

«Проект предполагает в этом году возможность ремонта 18 км дорог, в два раза больше рост дорожного ремонта [по сравнению с 2018 годом]», – сказал Годзиш.

Город получит на ремонт дорог более 470 млн рублей, из них около 430 из федерального бюджета. «Пожалуй, впервые это будет комплексный ремонт, не только покрытия проезжей части, но и бордюрный камень, ремонт пешеходных тротуаров, переходим к тому, чтобы решать задачи всех: и водителей и пешеходов», – отметил глава города.

Также будут проводиться работы по обустройству пешеходных переходов. «По безопасности дорожного движения будет устранена часть замечаний, которые накопились: будет оборудовано семь пешеходных переходов у школ с установкой светофоров, 15 светофорных объектов будет модернизировано, и мы продолжим программу по монтажу пешеходных ограждений», – добавил Годзиш.

Работы будут проводиться с 16 мая по 31 октября.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6222668>

### **ТАСС; 2019.03.15; КРАСНОЯРСК НАПРАВИТ БОЛЕЕ 500 МЛН РУБ. НА БЕЗОПАСНЫЕ ДОРОГИ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА**

Власти Красноярска в 2019 году направят 565 млн рублей на капитальный ремонт дорог и работы по снижению аварийности в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные дороги». Средства выделены из краевого и федерального бюджетов, сообщили в пятницу ТАСС в департаменте городского хозяйства.

«В рамках проекта будут выделены 565 млн рублей из федерального и краевого бюджетов, возможно еще будут дополнительные средства из муниципального бюджета», – сказали в ведомстве. В рамках проекта планируется провести капитальный ремонт на улице Ястынской, отремонтировать 14 дорог, а на шести объектах провести работы по снижению аварийности и оптимизации движения. «Всего работы будут вестись на 26 км дорог», – уточнили департаменте городского хозяйства.

Ранее первый вице-мэр Красноярска Владислав Логинов сообщал журналистам, что в марте 2019 года пройдет аукцион по данной программе, а в мае планируется заключить муниципальный контракт и начать работы на объектах, которые должны быть завершены до конца августа.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6220304>

### **ТАСС; 2019.03.15; ОБЪЕЗДНУЮ ДОРОГУ ИЗ ПЕРМИ В БАШКИРИЮ ПОСТРОЯТ ПО НАЦПРОЕКТУ В 2019 ГОДУ**

Строительство обездной дороги вокруг поселка Куеда Пермского края, которая свяжет регион с Республикой Башкирия, планируют завершить в ноябре 2019 года, в этом году объект попал в национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Об этом в пятницу ТАСС сообщили в пресс-службе **министерства транспорта** Пермского края.

«Региональная автомобильная дорога через поселок Куеда связывает Пермский край с Республикой Башкирия, проходит ее с севера до юга и выводит в итоге в Оренбуржье и к границе с Казахстаном. Строительство обхода поселка Куеда с 2019 года осуществляется в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», срок окончания строительства 30 ноября 2019 год», – пояснили в **минтрансе** региона.

По информации пресс-службы ведомства, протяженность трассы с путепроводом через железнодорожные пути почти 3,5 км, общая стоимость работ составляет 662,3 млн рублей. Сейчас идет строительство путепровода протяженностью 79 м, который позволит транспорту проезжать железнодорожные пути, исключая длительные простои на переезде, будут сооружены устройства для отвода и сброса воды с проезжей части, установят более 120 дорожных знаков, 270 пластиковых сигнальных столбиков, ограждения, по завершении работ нанесут дорожную разметку.

«Объездная автомобильная дорога – обход Куеды – обеспечит пропуск транзитного транспорта в обход поселка Куеда и обеспечит безопасность на пересечении в разных уровнях железнодорожной линии Казань – Екатеринбург», – отметил **министр транспорта** Пермского края Николай Уханов.

В общей сложности в рамках нацпроекта в Пермском крае в 2019 году будет отремонтировано и реконструировано 68,3 км муниципальных дорог и улиц, построено и отремонтировано 21,7 км региональных дорог.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6222298>

### **ТАСС; 2019.03.15; БОЛЕЕ 1,5 МЛРД РУБЛЕЙ НАПРАВИТ СТАВРОПОЛЬЕ НА РЕМОНТ ДОРОГ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА**

Финансирование нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» на Ставрополье в 2019 году превысит 1,5 млрд рублей, сообщает в пятницу пресс-служба краевого министерства дорожного хозяйства и транспорта.

«Финансирование нацпроекта превысит 1,5 млрд рублей. Эти средства позволят провести ремонт и реконструкцию более 111 км дорог. Так, в нормативное состояние будет приведено почти 30 км региональных и более 88 км местных дорог», – говорится в сообщении.

Всего до 2024 года на нацпроект в крае направят около 8 млрд рублей. Будет отремонтировано и реконструировано более 157 км региональных и более 414 км местных

дорог. Доля региональных автодорог, соответствующих нормативным требованиям увеличится до 77,6%, в городских агломерациях доля автодорог, соответствующих нормативным требованиям будет доведена до 89,4%, в два раза снизится количество мест концентрации ДТП, уменьшится и доля автодорог, работающих в режиме перегрузки.

«Край занимает достаточно высокие позиции по качеству дорожной сети, но в целом у нас также имеются определенные проблемные точки, которые как раз и позволит устранить реализация данного нацпроекта», – отметил глава министерства Евгений Штепа.

Ранее сообщалось, что по инициативе губернатора края объем средств краевого дорожного фонда в 2019 году впервые в истории Ставрополя достиг почти 11 млрд рублей. Значительная доля этих средств будет направлена на ремонт дорог в муниципальных образованиях. Также в этом году запланирована реализация ряда крупных проектов дорожной инфраструктуры.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6221358>

### **ТАСС; 2019.03.15; БОЛЕЕ 100 КМ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДОРОГ ОТРЕМОНТИРУЮТ В ТВЕРСКОЙ ОБЛАСТИ ПО НАЦПРОЕКТУ В 2019 ГОДУ**

Тверская область отремонтирует свыше 100 км дорог регионального значения в 2019 году в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные дороги», сообщила в пятницу пресс-служба правительства региона.

«В 2019 году в Тверской области в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» отремонтируют 104 км автодорог регионального значения. На эти цели из федерального бюджета направлено 1,25 млрд рублей, более 760 млн рублей – софинансирование из областного бюджета», – говорится в сообщении.

По словам губернатора области Игоря Рудени, слова которого приводит пресс-служба, приоритетом при выборе ремонтируемых трасс является их значение для экономического развития региона, туризма и социальной сферы.

Автомобильные дороги «Осташков – Селижарово – Ржев» и «Торжок – Осташков», ремонт которых запланирован в 2019 году, являются ключевыми туристическими маршрутами к озеру Селигер и Нило-Столобенской пустыни. Автодорога «Тверь – Бежецк – Весьегонск – Устюжна» связывает Тверь с районными центрами северо-востока региона, по ней же можно проехать в соседнюю Вологодскую область. Кроме того, ремонтируемые участки дорог связывают населенные пункты региона с федеральными трассами.

До 2024 года в рамках реализации нацпроекта в Тверской области планируется отремонтировать 1244 км автодорог регионального значения. Объем областного дорожного фонда в 2019 году составит 10,6 млрд рублей – на 45% больше, чем в 2018 году.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6221112>

### **ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.03.17; ИНВЕСТОРАМ МОГУТ УПРОСТИТЬ ИНВЕСТИЦИИ В ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ; ТАКОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПОДДЕРЖАЛИ БЕЛОУСОВ И КИРИЕНКО**

Участники совещания в администрации президента по нацпроекту «Экология» договорились ускорить принятие законопроекта, который должен снять барьеры для инвесторов в общественный транспорт, например скоростные трамваи. Совещание проходило в начале марта под руководством первого замруководителя администрации президента Сергея Кириенко и помощника президента Андрея Белоусова, рассказали три участника правительственных совещаний по темам экологии и транспорта, а также подтвердил федеральный чиновник. Поправки должны быть приняты до июля, говорят собеседники «Ведомостей». Администрация президента не давала таких поручений, говорит пресс-секретарь президента Дмитрий Песков.

Частные инвестиции в общественный транспорт – трамваи и автобусы, работающие на газомоторном топливе, – нужны для улучшения экологии и снижения выбросов, загрязняющих атмосферу, говорит участник совещаний в правительстве. Приоритет – 12 городов из нацпроекта «Экология», в том числе Красноярск, Липецк и др., инвесторы в общественный транспорт этих городов смогут претендовать на поддержку из федерального бюджета, сообщил чиновник.

Развитие легкорельсового транспорта и трамваев поможет решить проблему пробок в крупных городах, писали эксперты Высшей школы экономики. Но у городских властей денег на развитие такого транспорта не хватает, привлечению же частных инвестиций мешают барьеры в законодательстве.

Например, мешает то, что право на перевозки по одному или нескольким маршрутам предоставляется по итогам отдельных конкурсов, есть риск проиграть второй конкурс и в таком случае соглашение будет расторгнуто, говорит руководитель российской практики ГЧП Dentons Владимир Килинкаров. Это невыгодно и городу, которому придется компенсировать концессионеру расходы.

Еще одна проблема – концессия подписывается с муниципалитетом, а тарифы устанавливают региональные власти, которые не являются стороной соглашения, рассказывает Килинкаров. Муниципальные концессии в городах инвесторам неинтересны, подтверждал сотрудник компании, инвестирующей в инфраструктуру. Концессионное соглашение о создании трамвайных сетей есть только в Санкт-Петербурге.

**Минтранс** для решения проблемы предлагает привлечь регион в качестве третьей стороны при подписании соглашения с инвестором. Регион должен получить право выступать стороной в таких соглашениях, подтверждает представитель министерства. Если инвестор потеряет выручку из-за тарифов, он будет отвечать перед инвестором, объяснял сотрудник компании, инвестирующей в инфраструктуру.

Также **Минтранс** предлагает исключить второй конкурс, говорит представитель **Минтранса**. Законопроект находится на межведомственном согласовании, уточняет он. Представители Минприроды и Минэкономразвития не ответили на запросы, а их коллега из Минфина отказался от комментариев.

В ближайшее время трамвайные проекты могут запустить пять городов, говорил исполнительный директор Национального центра ГЧП Максим Ткаченко. Хотя без федеральной поддержки трамвайные проекты доступны лишь немногим городам, предупреждает директор Института транспорта ВШЭ Михаил Блинкин.

Задумка масштабнее – передавать в концессию всю систему общественного транспорта большого города, а не просто один из маршрутов, знает участник правительственных совещаний. Но для этого нужно прямо разрешить такие концессии в законе, чтобы не было риска ограничения конкуренции, считает Килинкаров.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/03/17/796596-uproschenie-uslovii-investitsii-v-obschestvennii-transport>

### **ИЗВЕСТИЯ; ХАРИТОН ГАЛИЦКИЙ; 2019.03.18; МОСТЫ НЕ СПРЯТАТЬ: ПОЧЕМУ КОНСТРУКЦИИ В РОССИИ РУШАТСЯ ВСЁ ЧАЩЕ; КАК ОДНА ИЗ ВАЖНЕЙШИХ ОТРАСЛЕЙ ТРАНСПОРТНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА ОКАЗАЛАСЬ В КРИЗИСЕ**

Своего рода антирекордсменом по количеству аварий и обрушений, связанных с мостами, называют эксперты прошедший 2018 год. Всего в России за это время произошло более 100 подобных случаев. Некоторые из них – с человеческими жертвами. И, по мнению экспертов отрасли, количество подобных происшествий будет только продолжать расти. Что происходит в мостостроительной отрасли и можно ли исправить ситуацию, разбирались «Известия».

Природа и техника

Одно из самых недавних крупных обрушений произошло в конце 2018 года – в ноябре в процессе демонтажа рухнул автомобильный мост в Нефтеюганском районе ХМАО. Тогда погибли два рабочих разбиравшей конструкцию бригады.

Еще больше подобных происшествий пришлось на весну и лето прошлого года. В начале весны из-за серии паводков, которые произошли в разных регионах страны, было повреждено несколько мостов, в том числе в Республике Алтай и в Омской области. В середине лета, также из-за мощного паводка, в Забайкалье разрушенными оказались почти два десятка конструкций в Тунгокоченском, Нерчинском, Шилкинском, Читинском и Газимуро-Заводском районах.

Одна из самых громких историй произошла в конце октября в Краснодарском крае, где из-за оползня, вызванного сильными ливнями, обрушился участок моста на трассе Джубга-Сочи протяженностью почти 20 м.

Целый ряд обрушений и повреждений мостовых конструкций был связан с техногенными факторами. Как, например, на Ярославском шоссе в районе подмосковного города Пушкино, где в июле 2018-го поднявшийся кузов самосвала задел опоры пешеходного моста, что привело к его обрушению, или в Кировской области, где деревянный мост через реку Илгань рухнул после того, как по нему проехал грузовик. И это далеко не полный список.

Слабое звено

Еще больше мостов, которые находятся в аварийном состоянии или остро нуждаются в ремонте, скорее всего, по-прежнему остаются в эксплуатации.

В числе наиболее ярких примеров можно вспомнить ситуацию в Вологде, где неудовлетворительное состояние моста на улице Конева в 2017 году подтвердили специалисты-мостостроители и представители прокуратуры. Дорожное покрытие моста, по которому ежедневно проезжают от 5 тыс. до 10 тыс. автомобилей, покрылось трещинами, также было зафиксировано разрушение перекрытий и арматуры, перила частично обрушились, пешеходная часть просела.

Можно предположить, что подобные примеры можно найти в большинстве регионов страны. При этом нередко такие конструкции являются жизненно важной частью не только районной, но и региональной или даже федеральной транспортной инфраструктуры.

В частности, обрушение пролета моста в Краснодарском крае в конце октября 2018 года привело к ограничению движения на трассе, соединяющей курортный центр с поселком Джубга. В Кировском районе деревянный мост через реку Илгань, рухнувший после проезда грузовика, сделал невозможным движение по единственной короткой дороге, ведущей к деревне Малая Грызиха. В Забайкалье, по данным пресс-службы министерства территориального развития края, 14 из 25 поврежденных паводком мостов находились на региональных трассах.

«Упадок приводит к мостопаду»

Представители отрасли говорят, что сложившаяся в 2018 году ситуация стала результатом своего рода накопительного эффекта: о проблемах в этой сфере начали говорить еще в 2000-х, однако решить их до сих пор не удалось.

Одна из главных проблем – недостаточное количество мостов. В стране, где протекает почти 3 млн рек, к 2014 году, по данным Росстата (это наиболее актуальная доступная информация), существовало 72,5 тыс. мостов, включая железнодорожные. Для сравнения – в США, где протекает 250 тыс. рек, их использовалось около 600 тыс. Об этом еще в 2016 году писали журналисты РБК.

Несмотря на это, в течение последних лет темпы строительства мостов в России продолжали падать. Как посчитали специалисты Росстата, с 2005 по 2015 год динамика строительства мостов, тоннелей и подземных дорог снизилась с 12,8 до 8,7% от общего

объема дорожного строительства. В 2016 году, правда, цифры выросли, но незначительно – до 9,1%.

Еще в конце 2014 года в ведомстве подсчитали, что с 2000 года количество мостов и путепроводов в стране увеличилось всего на 200 штук.

Статистика продолжила ухудшаться и после этого. Так, отмечает отраслевой сайт «Строительство в России», по итогам 2017 года в стране было возведено новых или реконструировано старых 154 моста. Это меньше, чем в 2015 или 2016 году, когда речь шла о 186 и 213 конструкциях соответственно.

«Мостостроение находится в упадке, и упадок продолжается – а с ним и мостопад, который из года в год идет всё возрастающими темпами», – объяснил «Известиям» Эдуард Балючик, главный специалист ООО НИЦ «Мосты», который работает в этой сфере на протяжении последних 50 лет.

Еще в 2002 году **Минтранс** принял профильный для отрасли документ, «Концепцию улучшения состояния мостовых сооружений». Ведомство тогда признало, что в хорошем состоянии в стране находятся лишь около 20% мостов, состояние 18% конструкций в документе оценивалось как неудовлетворительное, аварийным считался 1%, то есть около 400 мостов.

Концепция предполагала, что в течение пяти лет, к 2005 году, аварийных мостов в России не останется, однако достичь этого не удалось ни к 2005-му, ни к 2019-му. К 2014 году Росстат признал небезопасным проезд по 500 мостам, по мнению экспертов транспортной отрасли, речь может идти примерно о пятой части всех эксплуатирующихся в стране конструкций.

При этом примерно каждый девятый мост в России – деревянный. В некоторых регионах количество таких конструкций составляет большинство или примерно половину – как, например в Архангельской или Иркутской областях (66% и более 40% всех мостов соответственно). Такие конструкции отличаются меньшей выносливостью и износостойкостью, в том числе в случае непогоды, и за прошедшие 15 лет их общая протяженность сократилась примерно на 30%, говорят эксперты.

В других случаях водители вынуждены были использовать и вовсе недостроенные мосты, которые даже не вводились в эксплуатацию. Так было с Куандинским мостом в Забайкалье, который мог претендовать на звание, возможно, одного из самых опасных мостов в России вплоть до его разрушения паводком в 2018 году.

Единственная автомобильная переправа, ведущая в поселок Куанда с населением более 1,5 тыс. человек, проходила на высоте в 15 м, ее протяженность составляла 570 м. При этом дорожное покрытие на ней представляло собой уложенные поперек и успевшие частично прогнить железнодорожные шпалы, скрепленные железными скобами. В одиночку по этому мосту не ездили даже дальнбойщики – впереди любой машины, следовавшей по этому мосту, обязательно шел человек.

Без системы

Среди основных факторов, которые привели к возникновению такой кризисной для отрасли ситуации, Эдуард Балючик в беседе с «Известиями» в первую очередь выделил отсутствие централизованного контроля со стороны одной организации или государственного органа.

«Автомобильные мосты сейчас – самое слабое звено, потому что здесь нет единого хозяина. У железнодорожных мостов такой хозяин есть, и поэтому число аварий, несмотря на в целом неблагоприятную ситуацию, там в десятки раз меньше», – считает он.

Отсутствие централизованного подхода сказалось и на качестве производимых на отечественных предприятиях конструкций, считает Юрий Новак, кандидат технических наук, руководитель столичного ЦНИИС НИЦ «Мосты».

«Массовое строительство малых и средних мостов за 1990-е годы приобрело негативные черты. Мощностей ведущих заводов стального и железобетонного мостостроения не хватало. Так появилась идея, что любой завод ЖБК или небольшой завод стальных конструкций может легко выпускать и мостовые конструкции. Увы, настоящее показывает, что это было заблуждение, стратегическая ошибка, за которую во многом мы сейчас и расплачиваемся», – отметил эксперт.

Кроме того, по его словам, для более эффективного предотвращения новых происшествий необходимо наладить централизованный сбор и изучение информации по уже случившимся обрушениям. Эти данные должны быть доступны строителям, проектировщикам, а также тем, кто отвечает за дальнейшую эксплуатацию готовых мостов. В систематизации нуждается также и информация по доступным на сегодняшний день материалам и технологиям.

Несовершенство систем мониторинга, позволяющих на постоянной основе следить за состоянием конструкций, – еще один фактор, который приводит к увеличению количества аварий.

Наиболее современные из таких систем сегодня устанавливаются только на наиболее крупных федеральных мостах – в том числе, например, такие высокотехнологичные системы работают на вантовых мостах в Петербурге и Владивостоке.

Установкой современных систем мониторинга в России занимается в том числе ЦНИИС НИЦ «Мосты» – одно из немногих профильных предприятий в России, история которого насчитывает многие десятилетия. Компания, в том числе, работала над установкой таких систем на мост, ведущий на остров Русский во Владивостоке, и на знаменитый «парящий» мост в Зарядье. Однако этого недостаточно, убеждены в ЦНИИС.

«Анализ многолетней работы по мониторингу мостов позволяет нашим специалистам сделать важный вывод о необходимости устройства систем мониторинга на все мосты федеральных трасс», – подчеркнул руководитель предприятия Юрий Новак.

В большинстве же случаев вести наблюдение за состоянием мостов «в ручном режиме» должны эксплуатирующие организации. По правилам раз в пять лет они обязаны организовывать специальные проверки, однако нередко средств на их проведение не хватает, для этого привлекаются компании-подрядчики, не обладающие необходимым опытом, или просто недостаточно квалифицированные специалисты.

Кадровый вопрос

Найти квалифицированных специалистов, способных работать в этой отрасли, в свою очередь также нелегко. Разрушенная еще в 1990-е годы и до сих пор не восстановленная система подготовки кадров – как проектировщиков, так и рабочих, – еще одна важная проблема, по мнению Эдуарда Балючика.

Не лучше дело обстоит и с наукой, обслуживающей эту сферу. Из порядка 30 научно-исследовательских организаций, существовавших, по словам эксперта, по всей стране к моменту распада Советского Союза, сейчас в России остались только три, действующие в Москве и Петербурге (в том числе – столичный ЦНИИС «Мосты» и НИЦ «Мосты» в Петербурге). Недостаток научных учреждений в том числе затрудняет разработку и внедрение новых материалов или средств по мониторингу и уходу за существующими конструкциями.

«У нас сейчас и в стране, и за рубежом разрабатывают много полезных новых материалов, но их не могут включить в нормы, потому что нет научных структур, которые могли бы всё это профессионально оценить и после этого прописать новые стандарты», – рассказал специалист.

В результате разработчикам и проектировщикам не только бывает сложно провести необходимые полноценные испытания новых материалов, но и добиться приемки мостов, созданных с использованием более современных технологий, в ходе государственной экспертизы, ориентированной на во многом устаревшие официальные стандарты.

Между тем именно их использование могло бы продлить срок службы возводимых мостов и повысить их надежность, а наряду с созданием работающей системы подготовки профильных специалистов, тщательным анализом возможных причин уже случившихся обрушений и более активным переходом на современные системы мониторинга – хотя бы на федеральном уровне – всё это, возможно, помогло бы решить хотя бы часть накопившихся в отрасли проблем.

<https://iz.ru/856855/khariton-galitzkii/mosty-ne-spriyat-pochemu-konstrukcii-v-rossii-rushatsia-vse-chashche>

### **ТАСС; 2019.03.15; ДОРОГУ В ОБЪЕЗД НАЙДЕННОЙ В РАЙОНЕ ТРАССЫ «ТАВРИДА» В КРЫМУ ПЕЩЕРЫ ПОСТРОЯТ В КОНЦЕ МАРТА**

Строители в конце марта пустят транспорт по временной дороге в объезд километровой пещеры с останками животных возрастом около 1,5 млн лет, которую нашли в районе села Зуя (Симферопольский район) во время работ на трассе «Таврида». После этого начнется строительство трассы над пещерой, сообщил в субботу ТАСС пресс-секретарь крымского управления генподрядчика трассы – компании «ВАД» – Григорий Назаров.

Пещеру с останками хищников и их жертв, примерный возраст которых 1,5-1,8 млн лет, обнаружили в районе строительства трассы «Таврида» прошлым летом. По данным Русского географического общества, она начала формироваться около 5 млн лет назад и превосходит по размерам все известные пещеры внутренней гряды предгорного Крыма, ее протяженность составляет около 1,3 тыс. метров. Ранее сообщалось о планах создать при пещере, получившей название «Таврида», научный спелеологический стационар.

«Мы проводим укладку второго слоя асфальтобетона на 850-метровом участке временной объездной дороги. Ее общая протяженность составит 900 метров, еще 50 метров предстоит построить на месте пересечения с существующей дорогой, по которой транспорт выезжает из Зуи. Перезапустить транспорт на временную объездную планируем в конце месяца», – добавил Назаров.

Он уточнил, что перезапуск движения на временную объездную нужен для демонтажа старой дороги над пещерой и строительства специальной распределительной плиты. Это сооружение позволит проложить четырехполосную трассу «Таврида» над пещерой не засыпая ее.

О трассе

Трасса «Таврида» – четырехполосная автодорога первой технической категории, которая должна стать основой развития новой транспортной системы Крыма. Изначально строительство было разделено на семь участков, шесть из которых пройдут по Республике Крым, еще один – по территории Севастополя. В 2018 году в федеральную целевую программу (ФЦП) развития Крыма был включен еще один участок «Тавриды» на территории Севастополя протяженностью 6,2 км.

Строительство дороги началось в 2017 году. Ввод в эксплуатацию семи участков трассы (около 250 км) запланирован на декабрь 2020 года. Стоимость их строительства составляет 149,3 млрд рублей, которые предусмотрены ФЦП. Восьмой участок «Тавриды», как сообщал журналистам замминистра экономического развития РФ Сергей Назаров, может быть запущен на год позже остальных из-за сложного ландшафта.

Дорога будет проложена в обход населенных пунктов, оборудована надземными пешеходными переходами, путепроводами и двухуровневыми транспортными развязками, что позволит значительно сократить время в пути. Проезд по «Тавриде» от Керчи до Симферополя, по расчетам **Минтранса** Крыма, займет около двух часов, а от Керчи до Севастополя – менее трех. Сейчас путь от Керчи до Симферополя в среднем можно преодолеть за 3,5 часа.

### **РБК-НОВОСИБИРСК; 2019.03.15; ДЛЯ БОЛЬШЕГРУЗОВ В НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ ОБРАЗУЮТ «ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР»**

По данным, предоставленным региональным **Минтрансом**, временное весеннее ограничение движения грузовых транспортных средств на региональных и межмуниципальных автодорогах установлено с 29 апреля по 31 мая.

В создаваемом «транспортном коридоре» ограничение действовать не будет. **Министр транспорта** и дорожного хозяйства региона Анатолий Костылевский пояснил, что ограничение вводят ежегодно для обеспечения безопасности дорожного движения и сохранности автдорог. «Весной из-за перепада температур земляное полотно теряет свою несущую способность, становится хрупким и нагрузка тяжеловесных транспортных средств зачастую приводит к его разрушению», – сообщил министр.

Ограничение распространяется на проезд транспортных средств с грузом или без груза с нагрузкой на ось более 5 тонн без спецразрешения, выдаваемого Территориальным управлением автодорог Новосибирской области. Для большегрузов, перевозящих пассажиров продукты питания, лекарства, социально значимые грузы предусмотрены исключения.

В запланированный «транспортный коридор» для движения междугородних перевозчиков, перевозящих грузы по федеральным автодорогам, входят участки автодорог: км 14+150 – км 15+650 автодороги К-17р «Новосибирск – Кочки – Павлодар (в пределах РФ) и км 17+303- км 17+603 автодороги К-24 «Новосибирск – аэропорт Толмачево». В **Минтрансе** пояснили, что выбраны дороги, несущая способность которых выше остальных.

Если на остальных дорогах, не входящих в «транспортный коридор», нагрузка на ось будет превышена, владельцу грузового автомобильного средства необходимо будет иметь на руках специальное разрешение на проезд крупногабаритных и (или) тяжеловесных транспортных средств, которые можно получить на портале «Госуслуги» (со скидкой в 30%) или в ТУ автодорог Новосибирской области. В период весеннего ограничения движения будут работать передвижные пункты весогабаритного контроля.

<https://nsk.rbc.ru/nsk/15/03/2019/5c8bc6dc9a79477b18ceddaf>

### **ТАСС; 2019.03.15; ОДИН ИЗ ДВУХ МОСТОВ АРХАНГЕЛЬСКА ЗАКРОЮТ НА РЕМОНТ В ЯНВАРЕ 2020 ГОДА**

Северодвинский мост, соединяющий центр Архангельска и левый берег Северной Двины, а также обеспечивающий выход на федеральную трассу М-8 Архангельск – Москва, будет закрыт для ремонта с января 2020 года. Как сообщил журналистам в пятницу председатель правительства Архангельской области Алексей Алсуфьев, ремонт железнодорожно-автомобильного моста займет не менее восьми месяцев.

«Восемь месяцев – это минимум. Все будет зависеть от того вида ремонта, который будет выбран: либо замена балок левобережной эстакады, что предполагает большую продолжительность, либо «лечение» балок, которое тоже дает эффект и продление работоспособности на 10-12 лет. Мы сейчас работаем с проектировщиками, чтобы понять, будет ли эффект от «лечения», – сказал Алсуфьев.

Как пояснил Алсуфьев, необходимо отремонтировать опорные конструкции моста, а также отремонтировать или менять 90 балок моста.

Северодвинский мост находится в аварийном состоянии. В настоящее время ремонтные работы ведутся на втором – Краснофлотском – мосту через Северную Двину, их завершение планируется в 2024 году. К моменту закрытия Северодвинского моста планируется, что на Краснофлотском мосту будет открыто движение по четырем полосам.

«Мы договорились с федеральными дорожниками <...> они сохранят четыре полосы. Если мы закроем Северодвинский мост с января, то четыре полосы на Краснофлотском будут крайне важны», – пояснил Алсуфьев.

Закрытие моста приведет к изменению потоков движения по городу и увеличению числа пробок, в связи с чем в 2019 году будут проводиться работы на трассах, которые позволят расширить возможность проезда к Краснофлотскому мосту. «В этом году должны быть окончательно завершены работы по расширению Ленинградского проспекта», – заметил председатель правительства.

Мост, соединяющий центр Архангельска и левый берег Северной Двины, был введен в эксплуатацию в 1964 году. Он стал первым мостом через основное русло реки. До этого все грузы в Архангельск завозили либо по воде, либо по льду в зимний период. По мосту проходят железнодорожные пути, автомобильная дорога и пешеходная дорожка. Мост разводится для прохода судов в ночное время.

<https://tass.ru/v-strane/6222406>

### **ТАСС; 2019.03.15; ЦОДД ОБЖАЛУЕТ РЕШЕНИЕ СУДА О ШТРАФЕ ЗА УСТАНОВКУ В МОСКВЕ ЗНАКОВ УМЕНЬШЕННОГО РАЗМЕРА**

Центр организации дорожного движения (ЦОДД) правительства Москвы намерен обжаловать решение суда о штрафе в 200 тыс. рублей за установку дорожных знаков уменьшенного размера. Об этом сообщили ТАСС в пятницу в пресс-службе организации. Как ранее сообщила газета «Коммерсантъ», судебный спор возник между ГИБДД и московскими властями из-за установки дорожных знаков уменьшенного размера «Уступи дорогу» и «Пешеходный переход» на одной из улиц города. По решению суда в феврале текущего года ЦОДД вынесен штраф на 200 тыс. рублей, так как в Госавтоинспекции знаки нового формата посчитали небезопасными для движения.

«Будем обжаловать постановление суда в ближайшие дни. Мы уверены в своей правоте. Не было зафиксировано ни одного ДТП из-за уменьшенного размера знаков. Кроме того, это давно принятый стандарт в европейских мегаполисах, сопоставимых с Москвой», – сказал представитель ЦОДД.

Эксперимент по замене указателей начался в феврале 2017 года. Их установили на Большой и Малой Никитской улицах, в Брюсовом, Гранатном и Скарятинском переулках. Всего за два года в столице дорожные знаки уменьшенного размера установили на 120 улицах. До конца года в планах властей – установить подобные указатели еще на 37 улицах в центре Москвы, в частности на Арбате и Композиторской улице, в Гагаринском, Староконюшенном, Чистом переулках.

В ЦОДД объяснили введение изменений дорожных знаков возможностью более комфортного передвижения пешеходов по тротуарам, уменьшением затрат на приобретение и установку указателей и улучшением внешнего облика улиц.

Позднее заместитель руководителя дирекции ЦОДД Сергей Назаров сообщил, что этот эксперимент поддержан правительственной комиссией по безопасности дорожного движения. Уже сейчас подготовлены предложения по изменению существующих ГОСТов для дорожных знаков. В случае их одобрения устанавливать в столице знаки уменьшенного размера можно будет на общих основаниях, а не в рамках эксперимента.

<https://tass.ru/moskva/6219862>

### **ТАСС; 2019.03.15; В МОСКВЕ ПОСТРОЯТ КАНАТНУЮ ДОРОГУ ОТ МЕТРО «СХОДНЕНСКАЯ» ДО «РЕЧНОГО ВОКЗАЛА»**

Власти Москвы объявили конкурс на строительство второй канатной дороги в городе, которая протянется над Химкинским водохранилищем от станции метро «Сходненская» до «Речного вокзала». Об этом сообщает в пятницу пресс-служба столичного департамента инвестиционной и промышленной политики.

«Инвесторы и концессионеры могут подавать заявки с 15 марта по 29 апреля включительно <...> Компании, которые захотят принять участие в конкурсе на строительство новой канатной дороги, могут подавать соответствующие заявки, при этом

необходимо подтвердить наличие средств для финансирования проекта», – говорится в сообщении.

Пресс-служба уточняет, что объем инвестиций в создание нового транспортного объекта составит более 3 млрд рублей. После запуска канатная дорога будет принадлежать городу на праве собственности, срок соглашения – 25 лет.

«Проект будет реализован на принципах государственно-частного партнерства. Строительство и эксплуатация нового объекта будет осуществляться за счет инвестора. Итоги конкурса будут подведены 30 апреля» – цитирует пресс-служба главу департамента Александра Прохорова.

Канатная дорога длиной 2,3 км соединит соседние районы – Левобережный, Северное и Южное Тушино, разделенные Химкинским водохранилищем, сократив время в пути для пассажиров общественного транспорта в 5-6 раз – с 45 до 7-10 минут. Канатная дорога будет интегрирована в городскую транспортную сеть, оплатить проезд можно будет картой «Тройка». При этом будущая стоимость проезда на канатной дороге не превысит 55 рублей, что соответствует действующему тарифу на поездку в метро.

Первая канатная дорога в Москве открылась 27 ноября 2018 года. Маршрут фуникулера проходит над Москвой-рекой и связывает смотровую площадку на улице Косыгина со стадионом «Лужники». Общая протяженность дороги превышает 700 м. Подъемник может перевозить 1,6 тыс. пассажиров в час. На канатной дороге три станции: на улице Косыгина, на Воробьевской и Лужнецкой набережных. Благодаря подъемнику от Воробьевых гор до стадиона «Лужники» можно добраться за пять минут.

<https://tass.ru/moskva/6219741>

### **ТЕЛЕКАНАЛ360; 2019.03.17; АВТОБУС ПЕРЕВЕРНУЛСЯ В ТАМБОВСКОЙ ОБЛАСТИ. ЕСТЬ ПОСТРАДАВШИЕ**

В автобусе, который попал в ДТП, находилось 26 человек. Травмы получили четверо. Авария произошла в Сампурском районе Тамбовской области. Об этом сообщила пресс-служба ГУ МЧС России по Тамбовской области.

Информацию о случившемся спасатели получили 16 марта в 22:15. На 495-м километре трассы «Р-22» опрокинулся пассажирский автобус.

«В автобусе находилось 24 пассажира и 2 водителя. По оперативным данным 4 человека получили травмы средней степени тяжести и доставлены в ТОГБУЗ „Городская клиническая больница имени архиепископа Луки“, – сообщили в пресс-службе ведомства.

По данным МЧС, остальным пассажирам помощь была оказана на месте. О причинах аварии устанавливаются.

<https://360tv.ru/news/chp/avtobus-perevernulsja-v-tambovskoj-oblasti-est-postradavshie/>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.6; МАРШРУТНЫЙ АВТОБУС СТОЛКНУЛСЯ С ТРЕМЯ ЛЕГКОВОШКАМИ НА ОКРАИНЕ САРАТОВА, ПОСТРАДАЛИ ДЕВЯТЬ ЧЕЛОВЕК**

В дорожной аварии с участием трех автомобилей и маршрутки пострадали девять человек, сообщили «Интерфаксу» в УГИБДД региона в пятницу.

ДТП произошло около 19:00 мск в заводском районе Саратова на Новоастраханском шоссе. По предварительной информации, столкнулись два автомобиля «Рено», ВАЗ-2104 и автобус, следовавший по маршруту № 14.

«В микроавтобусе находились девять человек, среди них дети. Все они доставлены в ближайшую клинику», – сказал собеседник агентства.

Состояние пострадавших пока не уточняется. Выясняются причины и обстоятельства ДТП.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.15; ЯНАО ГОТОВИТ ПРОЕКТ СОГЛАШЕНИЯ С РЖД, ГАЗПРОМОМ И НОВАТЭКОМ ПО Ж/Д БОВАНЕНКОВО-САБЕТТА**

Власти Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО) готовят к подписанию соглашение с «Российскими железными дорогами» (РЖД), «Газпром» (МОЕХ: GAZP) и «НОВАТЭК» (МОЕХ: NVTK) по проекту строительства железной дороги Бованенково-Сабетта, заявил губернатор ЯНАО Дмитрий Артюхов на заседании совета при полномочном представителе президента РФ в Уральском федеральном округе в Кургане в пятницу.

«Мы по поручению правительства РФ весной должны закончить предварительный этап обоснования, сейчас готовим к подписанию соглашение между ключевыми участниками этого проекта – «НОВАТЭК», РЖД, «Газпром» и правительство округа, чтобы выйти уже на более точные тарифные параметры», – отметил Д.Артюхов.

Он уточнил, что эксплуатацию данной железнодорожной ветки будут осуществлять РЖД. «По инвестициям более сложно, там есть участие «Газпрома», потому что им принадлежит один из участков. (. . .) У нас есть определенная задержка с концессионером, объективная, связанная с финансированием, проект капиталоемкий», – заметил губернатор.

«Все механизмы запущены, деньги выделены, проектирование ведется, чтобы в следующем году, по оптимистичному сценарию, в конце этого года выйти («Газпрому» – ИФ) на строительные работы по усилению своего участка. Здесь «Газпром» идет, по моему, даже с небольшим опережением графика», – добавил Д.Артюхов.

### **КОММЕРСАНТЪ-FM; 2019.03.15; СКОРОСТНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ МОСКВА-КАЗАНЬ ДАЛИ ШАНС**

Премьер Дмитрий Медведев одобрил строительство первого участка дороги Москва-Казань – от столицы до Нижнего Новгорода. Проект обсуждается уже шесть лет, и не все в правительстве его поддерживают. Можно ли рассчитывать, что дорогу, наконец, начнут строить? Об этом – Яна Пашаева и Яна Лубнина.

Из Москвы в Казань за 3,5 часа – такой перспективой пассажиров обнадружили еще в 2013 году, когда объявили о строительстве скоростной железной дороги. Пока прогресса удалось достичь только при согласовании пилотной части магистрали – до Нижнего Новгорода. Время в пути сократится до двух часов вместо нынешних трех с половиной на поезде «Стриж». Строительство участка оценили в 600 млрд руб. Если его решат продлить до Казани, как и задумано изначально, затраты возрастут почти до 2 трлн руб.

Останавливаться на Нижнем Новгороде было бы нелогично, убежден председатель Межрегиональной общественной организации «Союз пассажиров» Кирилл Янков. По его словам, экономия времени на этом маршруте не так очевидна, как при скоростной поездке до Казани: «Когда в 2007 году запустили поезда «Сапсан», были большие сомнения в том, что люди будут брать на них билеты. Тем не менее, спрос был. Поток пассажиров на быстрых дневных поездах между Москвой и Петербургом возрос в разы. И здесь можно прогнозировать то же самое. Между тем, железные дороги, особенно высокоскоростные, в наше время нигде не строятся без поддержки государства. Это не чисто коммерческий проект».

Главный противник новой магистрали – министр финансов, первый вице-премьер Антон Силуанов. По его словам, проект дорогой и далек от окупаемости. В Минфине не верят в то, что пассажиропоток вырастет в три раза, до 5,5 млн человек в год, как прогнозируют в РЖД. Сомнения вызывает и ценовая политика. По данным газеты «Коммерсантъ», билет до одного из пунктов маршрута – Владимира – будет стоить почти 4 тыс. руб., в то время как сейчас на скоростной «Ласточке» туда можно добраться за 400 руб. Антон Силуанов посчитал, что казенные деньги лучше потратить на другие нужды.

Предполагается, что из бюджета на строительство дороги до Нижнего Новгорода выделят 200 млрд руб. Еще 200 млрд руб. даст РЖД. Оставшаяся сумма – это деньги инвесторов, насчет которых до сих пор определенности нет. Пока интерес проявляли немцы и китайцы. Другими словами, остается множество вопросов по финансированию, заключает глава компании «Infoline-Аналитика» Михаил Бурмистров: «У РЖД этих денег нет. Пока непонятно, будут ли они в федеральном бюджете. Поэтому возникает вопрос – насколько эта история может быть реалистичной?»

С другой стороны то, что премьер-министр одобрил этот проект, конечно, повышает шансы на то, что он будет реализован.

Мне кажется, что еще основное обсуждение все-таки впереди. И не исключено, что будет какой-то еще дополнительный раунд переговоров с точки зрения согласования или уточнения каких-то параметров, например, сроков».

Проект теперь предстоит подписать Владимиру Путину. Чиновники считают, что начинать стройку нужно прямо сейчас, чтобы успеть запустить первый поезд к 2024 году, согласно плану. Непонятно, станет ли торопиться президент. В СМИ появлялась информация, что он сомневается в целесообразности дороги. Но его пресс-секретарь Дмитрий Песков это не подтверждал.

В свою очередь, вице-премьер **Максим Акимов** ожидает, что президент примет решение по железной дороге в ближайшие недели.

<https://www.kommersant.ru/doc/3910887>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.15; ПОДМОСКОВНЫЙ ЗАВОД ТМХ В 2019 Г. ПОСТАВИТ ЦППК 21 ЭЛЕКТРИЧКУ ЭП2Д**

ОАО «Демиховский машиностроительный завод» (ДМЗ, Московская обл., входит в «Трансмашхолдинг») поставит АО «Центральная ППК» 21 электропоезд ЭП2Д, сообщил ТМХ.

В общей сложности ДМЗ изготовит для ЦППК 231 вагон в рамках подписанных в феврале-марте 2019 года контрактов при поддержке АО «Сбербанк Лизинг», говорится в сообщении.

Электропоезда ЭП2Д оснащены системами климат-контроля, экологичными туалетными комплексами, системами видеонаблюдения, видеорегистрации, доступом к сети Wi-Fi, а также оборудованы специальными местами для проезда маломобильных групп населения и провоза велосипедов.

Как сообщалось, ЦППК планирует до конца 2019 года получить 21 электричку модели ЭП2Д для пассажирских перевозок на Московском транспортном узле (МТУ).

Открытый конкурс на поставку 21 электрички серии ЭП2Д ЦППК объявило в конце 2018 года. ОАО «ДМЗ» стало единственной компанией, подавшей заявку на участие, предложив 14,15 млрд рублей, что соответствует начальной (максимальной) цене контракта.

Согласно конкурсной документации, ЦППК планирует с даты подписания договора до конца 2019 года получить 21 электропоезд в 11-вагонном исполнении (скорость 120 км/ч). Из них 18 поездов – с выходом на высокие платформы и 3 – с выходом на низкие платформы, предназначенных для обеспечения пригородных пассажирских перевозок на участках железных дорог РФ.

### **ТАСС; 2019.03.15; «АДМИРАЛТЕЙСКИЕ ВЕРФИ» УДВОЯТ ДОЛЮ ГРАЖДАНСКОГО СУДОСТРОЕНИЯ В 2019 ГОДУ, ДОВЕДЯ ЕЕ ДО 40%**

Петербургское судостроительное предприятие «Адмиралтейские верфи» планирует в 2019 году нарастить долю гражданских заказов в производстве, сообщили ТАСС в пресс-службе верфи. По итогам текущего года она должна составить 40%.

«Отличительной особенностью производственного плана 2018 года на «Адмиралтейских верфях» называют резкое увеличение – до 20% (по трудоемкости) – доли гражданского судостроения. На 2019 год запланировано увеличение этого показателя – до 40%», – сообщили ТАСС в пресс-службе.

В настоящее время предприятие ведет строительство ледокола «Виктор Черномырдин», ледостойкой платформы «Северный полюс», серии супертраулеров для ООО «РРПК».

«АО «Адмиралтейские верфи» рассчитывает на дальнейший рост доли гражданского судостроения, в связи с чем на заводе проходит активная модернизация производственных мощностей, которая должна способствовать снижению трудоемкости и повышению рентабельности продукции и услуг верфей – необходимых условий для успешной конкуренции на международном рынке», – сообщили ТАСС на предприятии.

Адмиралтейские верфи – одно из старейших судостроительных предприятий России, отсчитывающее свою историю с времен Петра I. В настоящее время специализируется на постройке крупных неатомных судов и кораблей, таких как ледоколы, подводные лодки, рыболовецкие траулеры.

<https://tass.ru/ekonomika/6219817>

### **МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2019.03.15; РОССИЯ И ФИНЛЯНДИЯ УДОВЛЕТВОРЕННЫ УРОВНЕМ ДВУСТОРОННЕГО СОТРУДНИЧЕСТВА В СФЕРЕ МОРСКОГО СУДОХОДСТВА И ЭКОЛОГИИ НА БАЛТИКЕ И В АРКТИЧЕСКОМ БАССЕЙНЕ**

В столице Финляндии 14-15 марта состоялось 39-е заседание российско-финляндской Смешанной комиссии по морскому судоходству. В работе заседания приняла участие российская делегация под руководством директора департамента государственной политики в области морского и речного транспорта **Минтранса** России Юрия Костина. В состав делегации вошли представители **Минтранса** России и подведомственных **Росморречфлоту** организаций (ФГБУ «Морспасслужба», ФГБУ «АМП Балтийского моря», ФГУП «**Росморпорт**» и его Северо-Западного бассейнового филиала), а также ООП «Российская палата судоходства» и филиала ПАО «Российский морской регистр судоходства».

В состав финляндской делегации, которую возглавляла заместитель директора департамента **Министерства транспорта** и связи Финляндской Республики г-жа Пайви Антикайнен, были включены представители этого ведомства, а также Агентства транспорта и связи Финляндии.

В контексте сотрудничества в области морского судоходства Ю.Костин отметил возрастание грузооборота между российскими и финляндскими портами, а также важность сохранения такой тенденции в будущем. Он проинформировал партнеров о недавних изменениях в российском законодательстве в области морского транспорта, в частности, о поправках к Кодексу торгового мореплавания, а также предложил провести встречу экспертов по морскому и авиационному поиску и спасанию во втором квартале 2019 г. с целью завершения работы над текстом проекта соответствующего двустороннего соглашения. Как отметил представитель РФ, «сокращение выбросов с судов является важным направлением работы, и, в контексте этого, проводится работа по переводу судов на сжиженный природный газ, включая развитие соответствующей инфраструктуры в российских портах». В качестве примера было упомянуто, что в последние годы крупнейшая судоходная компания «Совкомфлот» осуществляет перевод своих судов на сжиженный природный газ.

В своем приветственном слове П.Антикайнен отметила приоритеты в работе министерства в области морского судоходства, в частности, развитие автономного судоходств и снижение выбросов с судов. В этой связи были особо выделены вопросы достижения договоренностей по сокращению выбросов парниковых газов с судов для определения конкретных мер в рамках первоначальной Стратегии ИМО по сокращению

выбросов парниковых газов с судов, а в долгосрочной перспективе – внедрения биотоплива для судов. Было отмечено, что в период председательства Финляндии в ЕС, который начинается с июля 2019 г., планируется продвигать указанные вопросы в рамках деятельности ИМО.

В ходе заседания делегации обсудили актуальные вопросы морского судоходства.

Стороны обменялись мнениями по вопросам двустороннего сотрудничества в области защиты морской среды в рамках деятельности Международной морской организации (ИМО), Комиссии по защите морской среды района Балтийского моря и Арктического совета. В частности, были рассмотрены вопросы реализации совместного проекта по гармонизации выполнения Полярного кодекса; снижения выбросов черного углерода с судов в арктических водах; подготовка к выполнению требований Стандартов Уровня III по выбросам окислов азота с судов в «районе контроля выбросов Балтийское море» и требований по сбросу сточных вод с пассажирских судов в «особом районе Балтийское море», контроль за содержанием серы в судовом топливе.

Было выражено удовлетворение уровнем существующего двустороннего сотрудничества в рамках указанных международных организаций.

Финляндская сторона выразила благодарность российской за ведущую роль при подготовке совместного документа стран-участниц Арктического совета на 74-ю сессию Комитета по защите морской среды (КЗМС) ИМО по вопросу применения региональных договоренностей по приемным портовым сооружениям. Достигнуты договоренности о проведении консультаций со странами-членами ИМО по указанному документу.

Финляндская сторона предложила провести весной 2019 г. совместную встречу экспертов заинтересованных организаций по применению Конвенции по управлению балластными водами.

Стороны выразили удовлетворение состоянием сотрудничества Российского морского регистра судоходства с Морской администрацией Финляндии, включая взаимовыгодное сотрудничество с финскими верфями и изготовителями судового оборудования.

Следующее заседание российско-финляндской Смешанной комиссии по морскому судоходству состоится в 2020 году в Российской Федерации.

<http://morvesti.ru/detail.php?ID=77660>

### **КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.03.17; ТАНКЕРЫ СБИВАЮТСЯ ПОБЛИЖЕ К СКВАЖИНЕ; «СОВКОМФЛОТ» ХОЧЕТ НАРАЩИВАТЬ ОБСЛУЖИВАНИЕ ДОБЫЧНЫХ ПРОЕКТОВ**

«Совкомфлот» вышел на небольшую скорректированную чистую прибыль в 2018 году и намерен получить прибыль в 2019 году после убытка в 2017-м. Для депрессивных морских перевозок нефтегрузов это неплохой результат – большинство мировых танкерных операторов закончили год с чистым убытком. «Совкомфлоту» помог рост доли более маржинального индустриального бизнеса в выручке. Этот сегмент компания и планирует развивать в первую очередь, не ожидая существенного улучшения ситуации в традиционных танкерных перевозках.

Несмотря на низкий рынок танкерных перевозок, «Совкомфлот» закончил 2018 год с небольшой скорректированной чистой прибылью – \$6,9 млн (против \$5,3 млн убытка годом ранее). Без учета корректировок компания получила чистый убыток \$45,6 млн, сократив его с \$113 млн годом ранее. Выручка в тайм-чартерном эквиваленте (TCE) выросла на 10,6%, до \$1,07 млрд, EBITDA – на 6,5%, до \$580,7 млн.

Общемировое состояние танкерного рынка, писал “Ъ” 13 марта, все еще оставляет желать лучшего: среднегодовые ставки фрахта в сегменте VLCC и нефтепродуктовых танкеров обновили четвертьвековые минимумы, по Aframax и Suezmax они подросли, но остаются на низком уровне. Большая часть мировых танкерных компаний в чистом убытке. Как

отмечается в отчете «Совкомфлота», ставки на нефтеналивные суда в 2018 году были на 35-65% ниже уровня 2017 года.

Как пояснил “Ъ” первый замгендиректора, финансовый директор «Совкомфлота» Николай Колесников, для рынка морских перевозок нефтегрузов прошлый год был очень сложным, но «дно пройдено, особенно в перевозках сырой нефти». Рынок поднялся в четвертом квартале и стабилен в начале этого года. По итогам 2019 года, согласно принятому бюджету, компания ожидает получить чистую прибыль, говорит господин Колесников.

Сглаживать колебания танкерного рынка, по словам топ-менеджера, «Совкомфлоту» позволяет более дифференцированный, чем у других танкерных операторов, бизнес с высокой долей индустриальных проектов, в первую очередь связанных с обслуживанием морской добычи углеводородов и перевозок СПГ. В 2018 году доля доходов от этого бизнеса в выручке ТСЕ выросла с 51% до 57%. В классических танкерных перевозках «Совкомфлот» не видит значительных перспектив прироста доли рынка или объема бизнеса, так что рост будет в основном обеспечиваться за счет индустриальных проектов. По словам господина Колесникова, текущая стратегия компании предусматривала увеличение доли индустриального сегмента до 50%. В рамках новой стратегии до 2025 года, которая сейчас проходит согласование с ведомствами, предполагается рост этой доли. «За счет специализации сервиса это премиальный сегмент с более высокой добавленной стоимостью, где маржинальность по умолчанию выше, чем мы можем получить на более простых морских сервисах», - говорит топ-менеджер.

Компания ориентируется на органический прирост индустриального бизнеса – в частности, говорит господин Колесников, за счет развития самих проектов. Например, на Сахалине «Совкомфлот», начав 15 лет назад обслуживание шельфовой добычи с двух танкеров-челноков, со временем заместил конкурентов и сейчас владеет десятками судов, включая специализированные суда снабжения и обеспечения. Что касается нового бизнеса, то «Совкомфлот» будет претендовать на транспортировку части объемов СПГ с проекта «Арктик СПГ-2».

У «Совкомфлота» практически нет VLCC (две единицы), основу флота формируют Aframax и Suezmax, и по количеству Aframax компания занимает первое место в мире. В сегменте Aframax, замечает Clarksons, несмотря на скачок ставок в конце года и итоговый прирост средней ставки на 17% к 2017 году, маржинальность оставалась на низком уровне в силу обвала поставок из Венесуэлы на карибских маршрутах и стабильного сокращения российского экспорта на обслуживаемых Aframax балтийских направлениях. Однако на 2019-2020 годы Clarksons прогнозирует прирост спроса на Aframax на 2,5%, поскольку ожидается, что торговля норвежской нефтью вернется к росту, увеличится экспорт из США, а падение объемов венесуэльской торговли будет компенсироваться ростом внутриазиатской. Улучшению ситуации на рынке способствуют и рекордные списания танкеров. По оценке Fearnleys, аналогичный 2018 году объем списаний танкеров (дедвейтом свыше 42 тыс. тонн) наблюдался только в 1982-1985 годах. Объем заказа в 2018 году уменьшился, отмечает Fearnleys, и фактические поставки танкеров в 2018 году были довольно низкими – впрочем, более трети поставок перенеслись на 2019 год.

<https://www.kommersant.ru/doc/3915460>

### **ТАСС; 2019.03.15; МИНКАВКАЗ ПРЕДЛАГАЕТ ПОСТРОИТЬ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ПОРТ В МАХАЧКАЛЕ**

Министерство РФ по делам Северного Кавказа предлагает построить дополнительный порт в городе Махачкала для обеспечения перевозки грузов, доставляемых в том числе и по железной дороге, сообщил в пятницу глава министерства Сергей Чеботарев на совещании по вопросам социально-экономического развития республики.

«Порт в Махачкале <...> в городе находится, и поэтому можно делать дополнительный порт. <...> Обосновали [свою позицию], в правительстве ее одобрили. Нужно делать дополнительный порт, который будет специализироваться, в том числе и на железнодорожных грузах», – сказал Чеботарев.

Он отметил, что это позволит «соединить Каспий с Черным морем через железную дорогу и через автомобильные трассы». «Автомобильные дороги заложены в советское время, и мы конечно сейчас их модернизируем и по этому самому короткому пути, посредством модернизации, будем содействовать развитию экономики», – отметил он. По его словам, вопрос имеет большое политическое и геополитическое значение.

Махачкалинский морской торговый порт – единственный незамерзающий и глубоководный порт России на Каспии, который принимает суда длиной до 150 м и с осадкой до 4,5 м. Инфраструктура порта включает сухогрузную гавань с перегрузочным комплексом мощностью 3 млн т в год, причалы для генеральных, навалочных грузов и контейнеров мощностью до 1,2 млн т в год, железнодорожный и автопаромный терминал мощностью 1,3 млн т, зерновой терминал мощностью 0,5 млн т в год.

<https://tass.ru/ekonomika/6222330>

### **ТАСС; 2019.03.15; ВЛАСТИ США ВЫДАЮТ ДЕЛОВЫЕ ВИЗЫ ДЛЯ «АЭРОФЛОТА» В ПОЛНОМ ОБЪЕМЕ**

Власти США на данный момент выдают деловые визы для экипажей «Аэрофлота» в полном объеме, проблемы с получением виз больше нет. Об этом журналистам сообщил гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев. В прошлом году авиакомпания сообщала о том, что не может записать своих сотрудников на получение виз США.

«Сейчас американцы нам выдают деловые визы для пилотов и бортпроводников в полном объеме, такой проблемы для нас больше не существует», – сказал Савельев.

<https://tass.ru/ekonomika/6222555>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190315/1551844161.html>

<https://russian.rt.com/russia/news/611576-aeroflot-ssha-vizy>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; КОНСТАНТИН ВОЛКОВ, НАТАЛИЯ ЯЧМЕННИКОВА; 2019.03.17; МАХ ПОДВЕЛИ «КОСТЫЛИ»; РАСШИФРОВКА ЧЕРНЫХ ЯЩИКОВ РАЗБИВШЕГОСЯ В ЭФИОПИИ «БОИНГА» УДИВИЛА СПЕЦИАЛИСТОВ**

Бортовые самописцы разбившегося в Эфиопии Boeing 737 MAX 8 были расшифрованы во Франции специалистами Бюро по расследованию и анализу безопасности гражданской авиации (BEA) и переданы представителям эфиопской авиационной администрации. Как сообщает Reuters, из расшифрованных данных стало понятно, что самолет перед падением двигался с необычайно высокой скоростью, около 700 км/ч, тогда как нормальная скорость в первые минуты после взлета – порядка 400 км/ч.

Кроме того, пилот попросил из-за проблем с управлением машиной разрешения подняться до 4200 метров над уровнем моря, что означает менее 2000 метров реального расстояния до земли в этом районе – Аддис-Абеба расположена на плоскогорье высотой от 2300 до 3000 метров. Затем командир корабля запросил разрешения вернуться в аэропорт. Разрешение возвращаться было дано через правый поворот, поскольку слева от самолета находился город. Примерно через минуту после этого связь с лайнером оборвалась. По словам эксперта, которого цитирует Reuters, обычно пилоты просят разрешить набор высоты, когда им нужно место для маневра, особенно над местностью со сложным рельефом. При изучении обломков, найденных на месте падения, была обнаружена деталь стабилизатора, на которой триммер был отклонен аналогично наклону на Boeing 737 MAX 8, разбившемся в октябре в Индонезии.

Между тем компания Boeing в минувшую субботу возобновила тестовые полеты 737 MAX, два этих самолета выполнили короткие рейсы в районе Сиэтла, штат Вашингтон, где расположены основные производственные мощности авиапроизводителя. Авиационные специалисты пытаются проанализировать проблемы, возникшие с Boeing 737 MAX 8, принимая в расчет две трагедии за последние пять месяцев. Напомним, предыдущая случилась 29 октября, тогда самолет этой же модели индонезийского авиаперевозчика Lion Air вылетел из Джакарты и разбился через 13 минут после взлета. Погибли все 189 человек на борту. Официального заключения экспертизы о причинах катастрофы до сих пор нет.

Большая часть специалистов сходится во мнении, что корпорация Boeing, возможно, стремясь выиграть конкурентную гонку с Airbus, сделала ставку на модернизацию модели Boeing 737, впервые взлетевшего еще в 1967 году. Машина оказалась очень удачной, что дало возможность ее многократно модернизировать. Однако улучшения и увеличение размеров самолета привели к тому, что первоначальную модель с ее прекрасными летными характеристиками и продуманной системой управления стали оснащать новыми крыльями, более мощными двигателями, удлинять фюзеляж, чтобы вместить больше пассажиров. Все это привело к тому, что новый самолет оказался менее устойчивым, и чтобы он держался в воздухе, ему требовались все новые и новые «костыли». Одним из них и стала электронная система MCAS, которая должна уводить нос самолета вниз, если тот окажется поднятым вверх до опасного угла, за которым начинается сваливание. В связи с этим у экспертов возникает вопрос, не слишком ли много электроники в управлении современных самолетов, из-за которой они превратились в «летающие ноутбуки».

Boeing пообещал выпустить новое программное обеспечение в конце марта. Его, как оказалось, начали разрабатывать еще после трагедии Lion Air, а после катастрофы в Эфиопии резко ускорили процесс.

Между тем

По статистике, до 85 процентов авиакатастроф происходит из-за человеческого фактора. Однако подводит и техника. Издание BusinessWeek, используя данные страхового консультанта Ascend, составило список самых опасных для пассажиров самолетов, сообщает РИА Новости.

Возглавил этот антирейтинг Boeing 737 JT8D – одна из первых моделей Boeing 737, производившаяся с 1967 по 1988 годы. На полмиллиона летных часов самолета приходится одна авиакатастрофа. В большинстве развитых стран они давно порезаны на металл.

На февраль 2019-го в результате катастроф и аварий потеряно 11 Airbus A310. Всего построено 255 машин. Лайнер постепенно выводится из эксплуатации, уступая место современной модели A330. В Европе, к примеру, A310 уже не используют.

Одна авиакатастрофа приходится на один миллион летных часов McDonnell-Douglas DC-9. С этим самолетом связано 276 летных происшествий, в 145 из которых происходила разгерметизация фюзеляжа. Так, 16 марта 1969-го DC-9 разбился вблизи Маракайбо в Венесуэле. Погибли 84 человека на борту и 71 человек на земле. Самолет производился с 1965 по 1982 годы. Всего построено 976 самолетов этого типа, а с учетом модификаций – почти вдвое больше.

Согласно BusinessWeek одна авиакатастрофа приходится на два миллиона триста летных часов у Boeing 727. Всего с 1963 по 1984 годы построено почти две тысячи авиалайнеров. Из них 114 потерпели крушение. В 1990-е крупнейшие авиалинии начали избавляться от устаревших самолетов, многие переделали в частные. К примеру, Дональд Трамп в то время перемещался на таком Boeing с обеденным залом, спальней и душевой. На более современный 757-й он пересел в 2009-м.

Ту-154 долго оставался рабочей лошадкой советской и российской авиации. В катастрофах было потеряно 72 борта. Крупнейшая авиакатастрофа произошла под Учкудуком 10 июля 1985-го. Погибли 200 человек. По данным BusinessWeek, на один миллион летных часов Ту-154 приходится одна авиакатастрофа со смертельным исходом. Этот самолет производился с 1968 по 1997 годы, всего было построено более 1000 машин.  
<https://rg.ru/2019/03/17/rasshifrovka-chernyh-iashchikov-upavshego-v-efiopii-boeing-udivila-specialistov.html>

На ту же тему:

<https://russian.rt.com/world/news/612318-aviakatastrofy-efiopiya-indoneziya-shozhi>

### **ТЕЛЕКАНАЛ 360; 2019.03.16; ПИЛОТОВ ОБУЧАЛИ УПРАВЛЕНИЮ BOEING 737 MAX 8 С ПОМОЩЬЮ IPAD**

СМИ узнали, что пилотам пришлось осваивать новый Boeing 737 Max 8 с помощью приложения на планшете. Дело в том, что компания ввела самолет в эксплуатацию до того, как построила для него симулятор. Кроме приложения, в помощь пилотам был направлен 13-страничный буклет.

Пилоты, управляющие Boeing 737 Max 8, проходили подготовку с помощью приложения на iPad. Об этом сообщила газета The New York Times.

Обычно для подготовки пилотов используют симуляторы – специальные устройства, которые имитируют салон самолета. Однако в этот раз разработчики решили, что пилотам, которые управляли предыдущими версиями, будет достаточно пройти виртуальную подготовку по iPad.

Продолжительность курса составила всего два часа, пилоты также получили 13-страничный буклет, в котором перечислялись основные отличия.

По данным газеты, Boeing 737 Max 8 построили и ввели в эксплуатацию до того, как был создан симулятор.

<https://360tv.ru/news/transport/pilotov-obuchali-upravleniju-boeing-737-max-8-s-pomoschju-ipad/>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.17; АМЕРИКАНСКИЙ МИНТРАНС РАССЛЕДУЕТ ОСНОВАНИЯ ВЫДАЧИ АВИАЦИОННЫМИ ВЛАСТЯМИ СЕРТИФИКАТА ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ САМОЛЕТАМ BOEING 737 MAX – СМИ**

Министерство транспорта США проводит расследование в отношении того, на каком основании американское Управление гражданской авиации санкционировало эксплуатацию самолетов Boeing 737 семейства MAX, сообщила газета Wall Street Journal со ссылкой на источники в отрасли.

По данным издания, расследование было начато еще после катастрофы самолета этого типа индонезийской авиакомпании Lion Air в октябре прошлого года.

Расследование касается, главным образом, системы Maneuvering Characteristics Augmentation System (MCAS, «Увеличение характеристик системы маневрирования»).

По данным властей, именно эта система могла стать причиной катастроф в Индонезии и Эфиопии.

Внедрение такой системы стало необходимой из-за особенностей конструкции нового «Боинга».

737 MAX получил новые двигатели, оказавшиеся чуть большего диаметра и большей мощности, чем на предшественнике 737-800 NG. Их пришлось вынести вперед и немного поднять, что изменило поведение самолета в воздухе, и у него появилась тенденция к «кабрированию» – он стал как бы немного «задирать нос».

Такое поведение самолета в воздухе надо было как-то исправлять, потому что неконтролируемое кабрирование может привести к потере скорости, а это чревато сваливанием и пилотам требовалось слегка опускать нос лайнера.

Уже после первой катастрофы в сети появились слухи о том, что эта система якобы могла неправильно сработать из-за неисправного датчика, который передал ей неверную информацию.

### **РИА НОВОСТИ; 2019.03.17; АРГЕНТИНА ЗАКРЫЛА ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ДЛЯ ПОЛЕТОВ BOEING 737 MAX**

Национальное управление гражданской авиации Аргентины (ANAC) приняло решение запретить полеты Boeing 737 Max в воздушном пространстве страны после крушения самолета этого типа в Эфиопии, сообщает издание Telam.

Отмечается, что распоряжение о запрете на полеты самолетов позже будет опубликовано в официальном бюллетене правительства страны. По данным издания, в распоряжении говорится, что подразделение ANAC по эксплуатационной безопасности «предложило... немедленно запретить полеты над территорией Аргентины всех типов самолетов Boeing 737 Max 8 и 737 Max 9 до тех пор, пока в ходе расследования недавней аварии с участием этой модели самолета не будут сделаны выводы, оправдывающие отмену меры».

<https://ria.ru/20190317/1551867706.html>

### **ТАСС; 2019.03.15; РОСАВИАЦИЯ ПРИЗЫВАЕТ ВОЗДЕРЖАТЬСЯ ОТ ОЦЕНКИ ПРИЧИН КРУШЕНИЯ BOEING ДО КОНЦА РАССЛЕДОВАНИЯ**

Росавиация призывает воздержаться от любых заявлений о причинах, которые могли привести к катастрофам с лайнерами Boeing 737 Max 8 в Эфиопии и Индонезии, до получения результатов и выводов расследования.

«Пока истинные причины авиакатастрофы не установлены авиационными профессионалами, утверждать, что они произошли из-за неких «недостатков разработки и сертификации», представляется преждевременным и голословным. Расследование данных происшествий пока не завершено», – говорится в заявлении **Росавиации**.

В нем поясняется, что, согласно международной практике, страна, на территории которой произошла авиакатастрофа, организует расследование с участием государств разработчика, изготовителя и эксплуатанта воздушного судна. К работе также привлекаются эксперты стран, граждане которых могли быть вовлечены или погибли в авиапроисшествии.

Ранее замминистра транспорта РФ Александр Юрчик заявил, что причинами авиакатастроф Boeing 737 Max являются недостатки разработки и сертификации воздушного судна.

<http://tass.ru/ekonomika/6221592>

### **ТАСС; 2019.03.15; «АЭРОФЛОТ» МОЖЕТ ОТКАЗАТЬСЯ ОТ ЗАКУПКИ BOEING 737 MAX 8 ДЛЯ ЛОУКОСТЕРА «ПОБЕДА» – САВЕЛЬЕВ**

Группа «Аэрофлот» допускает возможность отказа от закупок уже заказанных для «Победы» самолетов Boeing 737 MAX 8 после авиакатастрофы в Эфиопии. На данный момент «Победа» проавансировала закупку 20 таких самолетов. Об этом журналистам сообщил гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев.

«Если не будет 100-процентной гарантии, что эта машина безопасна, никто ее брать не будет. У нас поставки у «Победы» не раньше ноября 2019 года. К тому времени или Boeing решит проблему с безопасностью 737 MAX, или мы будем заказывать другую машину», – сказал он.

Кроме «Победы» заказы на эту модель самолета также есть у авиакомпании S7 – 11 машин (две из них были поставлены, сейчас полеты не осуществляют), «Уральские авиалинии» – на 14 самолетов, «Ютэйр» – на 30 самолетов.

Руководитель **Росавиации** Александр **Нерадько** 14 марта сообщил, что ведомство запретило полеты самолетов Boeing 737 Max 8 и 9 в воздушном пространстве РФ до

особых указаний. Запрет действует бессрочно, до принятия соответствующего решения **Росавиации**. Решение о снятии запрета, по его словам, будет основываться на анализе директив и сообщений, которые будут поступать от Федеральной авиационной администрации США, Национального бюро по безопасности на транспорте и от Boeing.

Самолет Boeing 737 Max 8 («Боинг-737 макс 8») авиакомпании Ethiopian Airlines («Эфиопские авиалинии») разбился в Эфиопии 10 марта, погибли 157 человек. Крушение самолета аналогичной модели произошло 29 октября прошлого года в Индонезии, тогда погибли 189 человек. После катастрофы в Эфиопии многие страны мира, включая Россию, США, государства ЕС, из соображений безопасности приостановили эксплуатацию Boeing 737 Max. Компания Boeing выразила уверенность в безопасности самолетов этой серии, однако заявила, что понимает решение регуляторов приостановить полеты.

На ту же тему:

<https://echo.msk.ru/news/2389397-echo.html>

<https://www.kommersant.ru/doc/3914763>

### **ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.03.17; «АЭРОФЛОТ» РЕШИЛ ВЗЯТЬ ПРИМЕР С ЛОУКОСТЕРОВ; АВИАКОМПАНИЯ ХОЧЕТ ПОЛУЧАТЬ 20% ДОХОДОВ ЗА СЧЕТ ПРОДАЖИ Пассажирам ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ УСЛУГ**

«Аэрофлот» хочет в обозримом будущем довести долю дополнительных платных услуг в выручке с нынешних 6% до 20%, рассказал на пресс-конференции гендиректор крупнейшей в России авиакомпании Виталий Савельев. 6% среди глобальных авиакомпаний – это очень хороший результат, отметил он. А для повышения доли таких доходов «Аэрофлот», по его словам, планирует ввести ряд новых дополнительных платных услуг для пассажиров.

Дополнительные доходы – это платежи партнеров по программе лояльности «Аэрофлот-бонус», продажи услуг авиакомпании (за сверхнормативный багаж, выбор места на борту, повышение в классе обслуживания и др.) и ее партнеров (страховки, отели, аренда авто, «Аэроэкспресс», SkyShop), платная еда на борту, реклама, трансфер, продажа на борту доступа в интернет, пояснил представитель «Аэрофлота».

Вариантов новых услуг много, добавил Савельев, есть порядка 20 инициатив: например, забрать багаж из дома или поздравить персонально с днем рождения на борту. Другие варианты он называть не стал. Скоро «Аэрофлот», по словам Савельева, организует краудсорсинг с пассажирами, где попросит оценить представленные варианты и добавить свои. Краудсорсинг будет проведен в социальных сетях, у «Аэрофлота» в них около 2,5 млн подписчиков.

«Без изменения бизнес-модели быстро увеличить выручку от продажи дополнительных услуг невозможно – все авиакомпании уже реализуют весь спектр: берут плату за места с дополнительным пространством для ног, за выбор места и сверхнормативный багаж, продают товары на борту. Что-то новое придумать сложно», – рассуждает гендиректор агентства Infomost Борис Рыбак. Но если сконцентрировать усилия на дополнительных услугах, то за 5-7 лет возможно втрое увеличить их долю в общей выручке, считает Рыбак.

У лоукостеров доля дополнительных услуг в выручке традиционно выше. Ведь в стоимость авиабилета у них входит только собственно транспортировка человека, все остальные услуги у них сегментированы и предоставляются за отдельную плату: перевозка багажа, продажа любого питания, приоритетная регистрация и проч., продолжает Рыбак. Например, у крупнейшего в Азии лоукостера AirAsia доля дополнительных услуг в выручке в 2017 г. составила 20%, говорится в отчете компании. У третьего европейского лоукостера – Wizz Air их доля в 2018 г. достигла 42%.

У европейских перевозчиков значительную долю дополнительных доходов составляет продажа алкоголя, а в России российские авиакомпании алкоголь продавать не могут, напоминает сотрудник российской авиакомпании.

В отчетности «Аэрофлота» по МСФО за 2018 г. говорится, что прочая выручка компании, включающая в том числе продажу на борту товаров, питания, доходы гостиничного хозяйства, составила 22 млрд руб., или 3,6% от общей выручки группы. Представитель компании это не поясняет.

Представители S7 и Utair финансовые показатели не комментируют.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/03/17/796590-aeroflot-reshil-vzyat-primer>

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/business/15/03/2019/5c8ba4569a79476be9364607>

### **ТАСС; 2019.03.15; ПЕСКОВ О ВОЗМОЖНЫХ ЗАКУПКАХ МС-21: ПУТИН ВСЕГДА ВЫСТУПАЕТ ЗА ПОДДЕРЖКУ АВИАПРОМА РФ**

Президент РФ Владимир Путин считает, что отечественная авиационная промышленность должна получать поддержку и соответствовать при этом высоким международным стандартам. На это обратил внимание пресс-секретарь главы государства Дмитрий Песков.

Таким образом он прокомментировал публикацию газеты «Ведомости» о том, что в правительстве РФ предложили авиакомпании «Победа» рассмотреть покупку 30 российских самолетов МС-21 вместо Boeing 737 Max. Как отметил Песков, этот вопрос является целиком и полностью прерогативой правительства РФ.

«Но, что касается последовательной и достаточно жесткой позиции президента, то, конечно, он всегда настоятельно рекомендует поддерживать отечественный авиапром, обращая внимание самого авиапрома на необходимость соответствия всем высоким международным стандартам», – подчеркнул представитель Кремля.

<https://tass.ru/ekonomika/6220998>

### **RNS; 2019.03.15; ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР ГОРДЕЕВ ПРЕДЛОЖИЛ ВВЕСТИ ПРЯМОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ МЕЖДУ БУДАПЕШТОМ И ВОРОНЕЖЕМ**

Вице-премьер РФ Алексей Гордеев в ходе рабочей встречи с послом Венгрии Норбертом Конкчем предложил ввести прямое авиасообщение между Будапештом и Воронежем, сообщил представитель вице-преьера.

«Вице-премьером было предложено ввести венгерскими авиалиниями прямое сообщение между Будапештом и Воронежем», – сказал представитель.

Гордеев с 2009 по 2017 годы являлся губернатором Воронежской области.

<https://rns.online/transport/Vitse-premer-Gordeev-predlozhit-vvesti-pryamoe-aviasoobschenie-mezhdu-Budapeshtom-i-Voronezhem-2019-03-15/>

### **ТАСС; 2019.03.15; NORDSTAR ОТКРОЕТ НОВЫЕ РЕЙСЫ ВЕСНОЙ**

Авиакомпания NordStar откроет весной новые рейсы из Красноярска, Кемерово и Читы. Об этом говорится в официальном сообщении авиакомпании.

«В весенне-летнем расписании авиакомпании появятся маршруты Красноярск – Кемерово – Красноярск, Кемерово – Санья – Кемерово и Чита – Санья – Чита», – отмечается в сообщении. Рейсы из Читы начнутся 3 апреля, из Кемерово – 6 апреля. Рейсы будут выполняться один раз в неделю.

«Впервые за долгое время прямое авиасообщение свяжет Красноярск и Кемерово. Рейсы будут выполняться еженедельно по субботам. Вылет рейса из Красноярска в 10:30 (06:30 мск), прилет в Кемерово в 11:30 (07:30 мск). Вылет рейса из Кемерово в 11:20 (07:20 мск), прибытие в аэропорт «Красноярск» в 12:20. Время в пути составит один час», – говорится в сообщении.

Все рейсы будут выполняться самолетами Boeing 737-800. Как уточнили ТАСС в самой авиакомпании, проблем с наполняемостью не возникнет. «Перед вводом рейсов проводятся расчеты», – сообщили в пресс-службе авиакомпании.

NordStar – это авиационный проект компании «Норникель». Рейсы авиакомпании выполняются на самолетах Boeing 737-800, а также на турбовинтовых ATR 42-500, специально оборудованных для эксплуатации в условиях Сибири и Крайнего Севера.

<https://tass.ru/ekonomika/6219699>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.15; AIR ASTANA С 18 МАЯ ВОЗОБНОВИТ ПОЛЕТЫ ИЗ АСТАНЫ В ТЮМЕНЬ**

Национальный авиаперевозчик Казахстана Air Astana планирует с 18 мая возобновить выполнение рейса Астана-Тюмень, сообщила пресс-служба тюменского аэропорта «Роцино».

Как уточнили «Интерфаксу» в пресс-службе аэропорта, сначала планируется выполнять рейсы по понедельникам, средам и субботам. «С 5 июня добавится еще одна частота – в пятницу», – отметил представитель пресс-службы.

Рейсы будут осуществляться на самолете Embraer-190.

Как сообщалось, Air Astana начала выполнять рейсы в Тюмень с июня прошлого года. На зимний период они были прекращены из-за низкой загрузки.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.15; «ЖУКОВСКИЙ» С АПРЕЛЯ НАЧНЕТ ОБСЛУЖИВАТЬ РЕЙСЫ ИЗ ТБИЛИСИ ГРУЗИНСКОЙ АВИАКОМПАНИИ MUWAY**

Подмосковный аэропорт «Жуковский» с апреля начнет обслуживать регулярные рейсы из Тбилиси грузинской авиакомпании MyWay Airlines.

Согласно информации на сайте аэропорта, первый полет запланирован на 26 апреля.

Ранее глава авиакомпании Игорь Апциаури сообщал журналистам о получении разрешения от авиационных властей России на выполнение полетов в «Жуковский».

Рейсы из Тбилиси будут выполняться три раза в неделю – по вторникам, пятницам и воскресеньям, говорил он. С июля планируется добавить еще один рейс.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.15; РЕГУЛЯРНЫЕ АВИАРЕЙСЫ ИЗ МУАНА ВО ВЛАДИВОСТОК НАЧНЕТ ВЫПОЛНЯТЬ ЕЩЕ ОДНА ЮЖНОКОРЕЙСКАЯ КОМПАНИЯ**

Южнокорейский лоукостер Jeju Air со 2 апреля начнет выполнять прямые рейсы из города Муан во Владивосток и обратно.

Как сообщает пресс-служба АО «Международный аэропорт Владивосток», полеты будут осуществляться с частотой четыре раза в неделю: по вторникам, четвергам, субботам и воскресеньям.

Ранее сообщалось, что южнокорейская авиакомпания Air Philip в конце ноября прошлого года начала выполнять регулярные полеты по маршруту Муан – Владивосток на воздушных судах Embraer ERJ-145. Рейсы выполняются три раза в неделю. Длительность перелета – 3 часа.

Город Муан является столицей южнокорейской провинции Чолла-Намдо.

Южнокорейский лоукостер Jeju Air основан в 2005 году. Компания осуществляет полеты по 58 направлениям в Азии, включая Японию, Китай, Вьетнам, Таиланд, Филиппины.

Аэропорт Владивостока может принимать любые типы воздушных судов. Пассажирский терминал рассчитан на 3,5 млн пассажиров в год. Маршрутная сеть насчитывает более 45 направлений, полеты по которым совершают 20 российских и зарубежных авиакомпаний. В 2018 году услугами аэропорта воспользовалось 2,634 млн пассажиров, что на 21% превысило показатель 2017 года.

### **RNS; 2019.03.15; СУД ПОСТАНОВИЛ ВЗЫСКАТЬ С TEZ TOUR ОКОЛО \$6 МЛН ДОЛГА ПО ИСКУ «ТРАНСАЭРО»**

Арбитражный суд Москвы удовлетворил иск авиакомпании «Трансаэро» о взыскании долга с международного туроператора Tez Tour в размере чуть менее \$6 млн, свидетельствуют данные картотеки арбитражных дел.

Исковое заявление было подано в суд еще 23 ноября 2016 года. Согласно документам, «Трансаэро» требовало взыскать с туроператора \$5,933 млн задолженности по заключенному ранее договору. Арбитраж постановил удовлетворить иск 14 марта 2019 года.

В 2015 году «Трансаэро» оказалась не в состоянии обслуживать долги, которые вместе с лизинговыми обязательствами составили более 250 млрд руб. Полеты были прекращены в сентябре того же года, а в октябре у компании был отозван сертификат эксплуатанта.

В сентябре 2017 года Арбитражный суд Санкт-Петербурга и Ленинградской области признал авиакомпанию банкротом и ввел на шесть месяцев процедуру конкурсного производства. В августе прошлого года Мещанский районный суд Москвы заочно арестовал бывшего гендиректора «Трансаэро» Александра Бурдина в рамках дела о невыплате работникам компании установленных законом выплат свыше двух месяцев и растраты в особо крупном размере.

<https://rns.online/transport/Sud-postanovil-vziskat-s-Tez-Tour-okolo-6-mln-dolga-po-isku-Transaero-2019-03-15/>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮЛИЯ КРИВОШАПКО, ЕКАТЕРИНА ЯСАКОВА; 2019.03.17; БОТУ ДОВЕРИЛИ БАГАЖ; АВИАКОМПАНИИ ВЗЯЛИ НА СЛУЖБУ ИСКУССТВЕННЫЙ ИНТЕЛЛЕКТ**

Авиакомпаниям стали чаще использовать в своей работе чат-боты – специальные программы-собеседники, имитирующие человеческое общение. Они верят, что исключение человека из некоторых процессов не только не ухудшит ситуацию, но, напротив, сделает ее гораздо лучше.

Крупный мексиканский перевозчик Aeromexico, осуществляющий полеты на трех континентах, сообщил о том, что виртуальный помощник Aerobot, который уже обрабатывает более 90 процентов запросов, направляемых клиентами в Facebook Messenger и WhatsApp, теперь будет помогать пассажирам отслеживать перемещение багажа.

В случае пропажи багажа путешественники смогут получить информацию о его текущем местонахождении, просто введя данные о нем.

Новая функция появилась у чат-бота благодаря его синхронизации с глобальной системой отслеживания багажа WorldTracer от SITA.

«Некоторые обстоятельства мы не можем контролировать, поэтому если что-то идет не по плану, мы хотим иметь возможность в кратчайшие сроки оказать поддержку нашим клиентам, – отмечает Алехандро Перес Субирия, руководитель департамента Aeromexico по работе с аэропортами. – Благодаря внедрению системы WorldTracer наш чат-бот сможет оперативно реагировать на запросы путешественников о поиске багажа и успешно решать возникшую проблему».

На самом деле авиакомпании все чаще экспериментируют с чат-ботами, комментирует эксперт авиационной практики Bain & Company Дмитрий Жиженко. Например, чат-бот KLM в Facebook Messenger позволяет бронировать билеты или регистрироваться на рейс в формате диалога. А United и American Airlines пошли еще дальше. Они разработали скиллы для Amazon Alexa. Теперь пассажиры могут голосом общаться со своей колонкой и узнать статус рейса, говорит Жиженко.

Пока экономический смысл чат-ботов ограничивается снижением трудозатрат диспетчеров, но вполне возможно, что в будущем пассажиры начнут доверять чат-ботам или голосовым ассистентам и покупке билетов, не исключает эксперт.

<https://rg.ru/2019/03/17/krupnyj-aviaperevozchik-doveril-otslezhivanie-bagazha-chat-botu.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.15; РОСАВИАЦИЯ АННУЛИРОВАЛА СЕРТИФИКАТА ЭКСПЛУАТАНТА РЕГИОНАЛЬНОЙ АВИАКОМПАНИИ «ПСКОВАВИА»**

**Росавиация** аннулировала сертификат эксплуатанта региональной авиакомпании «Псковавиа», свидетельствует приказ ведомства от 12 марта, с копией которого ознакомился «Интерфакс».

«Аннулировать сертификат эксплуатанта ОАО «Псковавиа» в связи с несоответствием заявителя требованиям федеральных авиационных правил», – говорится в приказе за подписью главы **Росавиации** Александра **Нерадько**.

Ранее **Росавиация** несколько раз ограничивала сертификат эксплуатанта «Псковавиа». Основанием для этого было заключение о финансово-экономическом состоянии главного оператора аэропорта Пскова.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.15; ИНИЦИАТОР БАНКРОТСТВА УК АЭРОПОРТА НАЛЬЧИКА ОБЖАЛУЕТ В КАССАЦИИ РЕШЕНИЕ ОБ ОТМЕНЕ КОНКУРСНОГО ПРОИЗВОДСТВА**

Арбитражный суд Северо-Кавказского округа 15 апреля рассмотрит жалобу Дмитрия Проводина на решение Шестнадцатого арбитражного апелляционного суда, отменившего решение Арбитражного суда Кабардино-Балкарской республики о признании ООО «Аэрокомплекс» (управляет аэропортом «Нальчик») несостоятельным (банкротом), следует из материалов картотеки арбитражных дел.

Кассационный суд принял жалобу в производство 13 марта.

Обжалуемое решение было вынесено 5 февраля текущего года. Апелляционный суд учел, что «Аэрокомплекс» является единственным аэропортом на территории Кабардино-Балкарской республики, осуществляющим регулярные перевозки пассажиров и багажа воздушным транспортом. Для осуществления данного вида деятельности имеет в собственности необходимое имущество и продолжает до настоящего времени работать в обычном режиме.

Шестнадцатый арбитражный апелляционный суд посчитал, что у Арбитражного суда КБР не было оснований для удовлетворения ходатайства временного управляющего о введении конкурсного производства по общей процедуре физлиц без учета специальных норм, регулирующих банкротство субъектов естественной монополии.

На основании данного решения 25 февраля Арбитражный суд КБР вынес решение о прекращении полномочий конкурсного управляющего Владимира Добрышкина (Саморегулируемая организация арбитражных управляющих Центрального федерального округа, Москва). Рассмотрение отчета временного управляющего Вячеслава Майорова («Региональная саморегулируемая организация арбитражных управляющих», Москва) о результатах процедуры наблюдения суд назначил на 4 апреля.

Как сообщалось ранее, Арбитражный суд КБР признал ООО «Аэрокомплекс» банкротом в октябре 2018 года. Конкурсным управляющим «Аэрокомплекса» суд утвердил В.Добрышкина. Его отчет по результатам процедуры был назначен на 16 апреля 2019 года.

Процедура наблюдения в отношении «Аэрокомплекса» была введена судом в январе 2018 года по заявлению Дмитрия Проводина из-за долга около 20 млн рублей (в реестре на август 2018 года значится сумма 19,05 млн рублей). Эта задолженность подтверждена решением Хамовнического районного суда Москвы от 6 июля 2017 года и «сформировалась в результате договора поручительства», уточнили в суде.

Вторым и крупнейшим кредитором, согласно данным Единого реестра сведений о банкротстве («Федресурс», [bankrot.fedresurs.ru](http://bankrot.fedresurs.ru)), является Сбербанк России (127,6 млн рублей). Эта задолженность сформировалась в связи с несвоевременным исполнением обязательств по кредитному договору.

У аэропорта «Нальчик» наблюдались проблемы с безопасностью. В апреле прошлого года авиакомпания «Победа» (входит в группу «Аэрофлот») по этой причине приостановила полеты в Нальчик. В июне-августе 2018 года аэропорт вообще терял сертификат по авиационной безопасности.

По итогам 2018 года пассажиропоток аэропорта Нальчика снизился на 42,4% по сравнению с предыдущим годом – до 135 тыс. человек.

Конечным бенефициаром ООО «Аэрокомплекс», по данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», является Асият Замудиновна Маршенкулова. Гражданка с такими именем, отчеством и фамилией в 2010 году работала в министерстве образования и науки КБР старшим специалистом.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.18; САМОЛЕТ «УРАЛЬСКИХ АВИАЛИНИЙ» ПРЕРВАЛ ВЗЛЕТ В НОВОСИБИРСКЕ ИЗ-ЗА СРАБАТЫВАНИЯ ДАТЧИКА**

Самолет авиакомпании «Уральские авиалинии», совершавший рейс в Москву, прервал взлет в аэропорту Новосибирска, сообщил агентству «Интерфакс-Сибирь» и.о. старшего помощника Западно-Сибирского транспортного прокурора по взаимодействию со СМИ, общественностью и правовому обеспечению Максим Якушев.

«При взлете у самолета «Airbus A320» сработал датчик неисправности лопаток двигателя, взлет был остановлен. На борту находились 157 пассажиров, никто не пострадал», – сказал М.Якушев.

По его словам, вылет пассажиров к месту назначения намечен на 11:00 (07:00 мск), по факту инцидента транспортная прокуратура проводит проверку.

В пресс-службе «Уральских авиалиний» агентству «Интерфакс-Урал» сообщили, что у самолета во время разгона появилась вибрация одного из двигателей. Командир воздушного судна принял решение о прерывании взлета и возвращении на место стоянки для диагностики и устранения причины неисправности.

«В соответствии с Федеральными авиационными правилами пассажирам будут предоставлены все положенные услуги», – отметили в пресс-службе.

### **РБК; 2019.03.17; САМОЛЕТ С НЕИСПРАВНЫМ КРЫЛОМ УСПЕШНО ПРИЗЕМЛИЛСЯ В АЭРОПОРТУ СОЧИ**

Летевший из Москвы самолет Boeing 737-800, у которого возникла проблема с крылом, успешно приземлился в аэропорту Сочи. Об этом сообщает «РИА Новости» со ссылкой на представителя аэропорта.

«При заходе на посадку на борту была выявлена проблема с механизацией крыла. Посадка прошла благополучно», – сказал собеседник агентства.

Он добавил, что самолет вылетел из московского аэропорта Шереметьево. На борту находились 106 пассажиров. Оперативные службы аэропорта встречали самолет у места остановки. Представитель отметил, что воздушная гавань работает в штатном режиме.

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5c8e99099a79478707497aad>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.16; БРИТАНСКИЙ BOEING В ШЕРЕМЕТЬЕВО ОПАСНО СБЛИЗИЛСЯ С ЛАЙНЕРОМ, УЛЕТАВШИМ В КИТАЙ**

Причиной экстренной посадки авиалайнера Boeing 737 авиакомпании «Алроса» в аэропорту Сыктывкара стал, по предварительным данным, отказ генератора правого двигателя. Об этом сообщается на сайте Северо-Западного следственного управления на транспорте СК РФ.

Грузовой Boeing британской авиакомпании при уходе на второй круг в московском аэропорту «Шереметьево» опасно приблизился к взлетающему пассажирскому авиалайнеру, сообщил «Интерфаксу» в субботу информированный источник.

«Накануне вечером грузовой Boeing 747 британской авиакомпании не смог с первой попытки приземлиться в «Шереметьево» и начал заход на второй круг, предположительно не учтя при маневре взлетающий вблизи пассажирский лайнер Москва-Пекин», – сказал собеседник агентства.

Он отметил, что сработала система предупреждения об опасном сближении и самолетам удалось благополучно разойтись. Никто не пострадал.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.15; ИЗ-ЗА НЕИСПРАВНОСТИ BOEING, ЛЕТЕВШИЙ ИЗ ЯКУТИИ В МОСКВУ, ПРИЗЕМЛИЛСЯ В СЫКТЫВКАРЕ**

Самолет Boeing 737 800 авиакомпании «Алроса», выполнявший рейс из Якутии в Москву, совершил посадку в аэропорту Сыктывкара в Коми в пятницу из-за технической неисправности, сообщили «Интерфаксу» в центре управления полетами авиакомпании «Комиавиатранс» и аэропорта.

«На запасной аэродром сел борт, его пускают дальше, экипаж будет готовиться к вылету в Москву. В 11.30 мск в план поставили, что они будут вылетать, неполадки устранили», – сказал собеседник.

Он отметил, что на борту судна находились 157 пассажиров и 6 членов экипажа. Пассажиры в настоящее время находятся в аэропорту.

На ту же тему:

<https://tass.ru/proisshestiya/6221696>