



## Ежедневный мониторинг СМИ

20 МАРТА 2019

### ПУБЛИКАЦИИ

#### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.19; МИНТРАНС РФ ПРЕДЛОЖИЛ ОБНУЛИТЬ НДС НА ВСЕ ВНУТРЕННИЕ АВИАПЕРЕВОЗКИ, ВКЛЮЧАЯ МОСКВУ**

**Минтранс** РФ в рамках поручения правительства о мерах поддержки авиакомпаний предложил обнулить НДС на все внутренние авиаперевозки, включая рейсы через Москву, сообщил «Интерфаксу» представитель ведомства во вторник.

В настоящее время НДС на внутренние авиаперевозки в РФ установлен в размере 10% – кроме рейсов в Симферополь, Севастополь, Калининградскую область и на Дальний Восток, для которых до 2025 года налог нулевой. При этом в августе правительство поручило **Минтрансу** и Минфину подготовить в 2018 году закон об обнулении НДС на внутренние авиарейсы, минуя Москву. Развивать такие перевозки ранее призывал президент РФ Владимир Путин.

«**Минтранс** представил в Минфин России предложения по системным мерам, направленным на поддержание стабильного функционирования отрасли пассажирских авиаперевозок и недопущение роста тарифов. Среди возможных мер – обнуление ставки НДС на все внутренние перевозки, включая Москву, в увязке с повышением уровня возмещения авиакомпаниям суммы акциза на авиатопливо», – заявил представитель **Минтранса**.

«Предлагаемые меры направлены на улучшение экономических условий, в которых работают авиакомпании, а также на предотвращение роста тарифов. В качестве единовременной меры за убытки в 2018 году предлагалось выделение средств на компенсацию авиакомпаниям части расходов, связанных с ростом цен на авиатопливо», – добавил собеседник агентства.

Как сообщалось, в конце февраля правительство поручило Минфину совместно с **Минтрансом**, Минэкономразвития и ФАС разработать и представить предложения «о системных мерах, направленных на стабилизацию и улучшение финансово-экономического состояния авиаперевозчиков». Срок поручения – до 20 марта.

Поручение было дано по итогам совещания о мерах стабилизации цен на авиакеросин, которое провели в начале февраля курирующий ТЭК вице-премьер Дмитрий Козак и отвечающий за транспорт вице-премьер **Максим Акимов**. Участники совещания решили создать межведомственную рабочую группу, которая проанализирует финансовую деятельность авиакомпаний по итогам 2018 года и выработает меры их поддержки.

По данным Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ), авиакомпании РФ закончили 2018 год с общим операционным убытком в районе 70 млрд рублей. Основной причиной этого назывался резкий рост стоимости керосина. Затраты перевозчиков на топливо возросли более чем на 41%, заявляли в ассоциации.

Минувшим летом глава **Минтранса** РФ Евгений **Дитрих** заявлял, что дополнительные расходы авиакомпаний из-за роста цен на топливо в 2018 году могут составить 50 млрд руб. Примерно половину этой суммы ведомство предлагало компенсировать за счет средств госбюджета. Параллельно АЭВТ предлагала увеличить для авиакомпаний сумму налогового вычета из акциза на топливо (с помощью повышения коэффициента с 2,08 до 3,5). По итогам февральского совещания у Д.Козака и **М.Акимова** ни то, ни другое решение принято не было.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6234763>

<https://www.kommersant.ru/doc/3916662>

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5c91230d9a79474db4a84cd9>

<https://iz.ru/858189/2019-03-19/mintrans-rf-predlozhil-obnulit-nds-na-vse-vnutrennie-aviaperevozki>

### **РИА НОВОСТИ; 2019.03.19; РОСТУРИЗМ ПОДДЕРЖАЛ ПРЕДЛОЖЕНИЕ ОБНУЛИТЬ НДС НА ВНУТРЕННИЕ АВИАПЕРЕВОЗКИ**

Федеральное агентство по туризму считает инициативу **министерства транспорта РФ** об обнулении НДС для внутренних авиаперевозок, включая рейсы через Москву, одной из важных мер для предотвращения роста тарифов на авиабилеты и стимулирования роста туристского потока на внутреннем рынке, сообщили РИА Новости в пресс-службе ведомства.

**Минтранс** представил в Минфин России предложения по системным мерам, направленным на поддержание стабильного функционирования отрасли пассажирских авиаперевозок и недопущение роста тарифов. Среди возможных мер – обнуление ставки НДС на все внутренние перевозки, включая Москву, в увязке с повышением уровня возмещения авиакомпаниям суммы акциза на авиатопливо.

«Федеральное агентство по туризму поддерживает инициативу **министерства транспорта РФ** об обнулении НДС для внутренних авиаперевозок, включая рейсы через Москву. Считает это одной из важных мер для предотвращения роста тарифов на авиабилеты и стимулирования роста туристского потока на внутреннем рынке», – отметили в Ростуризме.

В ведомстве считают, что это особенно важно в преддверии курортного сезона для развития новых направлений и поддержания традиционных.

«Ростуризм призывает всех туроператоров активно включиться в дискуссию по этому вопросу и готово стать площадкой для обсуждения инициатив», – проинформировали в пресс-службе.

<https://ria.ru/20190319/1551940470.html>

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5c91230d9a79474db4a84cd9>

<https://tass.ru/ekonomika/6234763>

<https://rns.online/transport/Mintrans-predlozhil-obnulit-NDS-na-vnutrennie-aviaperevozki-2019-03-19/>

<https://iz.ru/858189/2019-03-19/mintrans-rf-predlozhil-obnulit-nds-na-vse-vnutrennie-aviaperevozki>

<https://rg.ru/2019/03/19/mintrans-predlozhil-obnulit-nds-na-vse-aviarejsy-po-rossii.html>

<https://russian.rt.com/russia/news/613027-mintrans-nds-aviaperevozki>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.19; ПУТИН ОБСУДИТ С ВЛАСТЯМИ ПЕТЕРБУРГА ПРОЕКТ ВОСТОЧНОГО СКОРОСТНОГО ДИАМЕТРА**

Президент РФ Владимир Путин отметил важность проекта Восточного скоростного диаметра (ВСД, автодорога в Санкт-Петербурге и Ленобласти) и пообещал обсудить его с руководством этих регионов.

«Очень важный проект, мы пообсуждаем его еще с руководством Ленинградской области, поговорим на этот счет и с исполняющим обязанности губернатора Петербурга», – сказал В.Путин на встрече с победителями конкурса «Лидеры России».

В феврале этого года **Минтранс** РФ рекомендовал властям Санкт-Петербурга не рассчитывать на скорое получение федерального финансирования по проекту ВСД.

«На федеральный бюджет надейся, а сам не плошай. Я бы взял и начал работать с проектом, а то мы федерального финансирования можем ждать очень долго», – говорил глава ведомства Евгений **Дитрих** в рамках совещания по развитию транспортного узла Петербурга и Ленобласти.

Вице-губернатор Петербурга Эдуард Батанов в свою очередь сообщил журналистам, что правительство города проработает вопрос реализации проекта ВСП без федерального финансирования.

«Будем смотреть (варианты реализации проекта без привлечения федеральных средств – ИФ). Для нас это будет тяжело. Сейчас ведём переговоры не только с тем банком, который вы назвали (ВТБ – ИФ), но и другими. Отказ от проекта из-за отсутствия федерального финансирования – худший из возможных вариантов», – сказал он.

ВСП планируется построить от Западного скоростного диаметра по Благодатной улице до Софийской, затем через Фаянсовую улицу, новый мост вдоль Финляндского железнодорожного моста, Зольную улицу, мимо Ладожского вокзала с выходом на Кольцевую автодорогу. Стоимость реализации проекта, по предварительным оценкам, составляет около 165 млрд рублей.

Власти Петербурга подписали с банком ВТБ соглашение о реализации инвестпроекта по строительству ВСП в ходе Петербургского международного экономического форума в 2017 году. Тогда сообщалось, что предполагаемые сроки строительства составляют пять лет.

Бывший губернатор Петербурга Георгий Полтавченко в мае 2018 года сообщал, что конкурс на строительство трассы может быть объявлен в 2019 году.

«В мае 2019 года получим полностью готовый проект и после этого объявим открытый конкурс по его реализации на основе государственно-частного партнерства. Заключить концессионное соглашение планируем осенью 2019 года, чтобы еще до начала 2020 года выйти на строительную площадку и к концу 2022 года построить магистраль», – говорил он.

В декабре 2018 года со ссылкой на пресс-службу комитета по развитию транспортной инфраструктуры сообщалось, что правительство Петербурга направило в адрес правительства РФ обращение с просьбой рассмотреть возможность софинансирования из федерального бюджета ряда транспортных проектов на сумму 88,29 млрд рублей на 2019-2024 годы. В список было включено и строительство Восточного скоростного радиуса, а также Южной широтной магистрали и Южно-Волхонской дороги.

### **ТЕЛЕКАНАЛ 360; ЮШИН АНДРЕЙ; 2019.03.19; БЕЗ ПРОВОЛОЧЕК И БЮРОКРАТИИ. КАК ЦЕНТР УПРАВЛЕНИЯ РЕГИОНОМ ИЗМЕНИТ ПОДМОСКОВЬЕ**

Власти Подмосковья рассказали о принципе работы нового механизма – Центра управления регионом (ЦУР). Он призван перевести всю работу по поступившим от жителей жалобам в «цифру». Это не только повысит скорость решения проблем, но и позволит властям не допускать их появления в будущем.

Во вторник, 19 марта, губернатор Московской области Андрей Воробьев проверил работу ЦУР вместе с зампредела кабмина РФ **Максимом Акимовым**. С помощью установленных в доме регионального правительства информационных систем специалисты в круглосуточном режиме собирают и анализируют данные всех сфер жизнедеятельности Подмосковья.

Информация поступает в ЦУР по четырем каналам: горячая линия губернатора, портал «Добродел», профильные ведомства и соцсети. Затем поступившие данные сортируются по 11 блокам: медицина, образование, ЖКХ, соцзащита, транспорт, экология, строительство, госуслуги, СМИ, безопасность и национальные проекты.

Около 70% проблем будут решаться в оперативном режиме, без недельных проволочек и бюрократии, написал на своем официальном сайте губернатор.

«Получили запрос, собрали информацию, почистили, заделали, сбили. День, максимум два. Никаких бесконечных запросов и бумажной волокиты. Не нужно будет стоять у двери чиновника и просить предоставить ту или иную услугу», – отметил глава региона.

Оставшиеся 30% – это более ресурсоемкие жалобы и предложения, например построить тот или иной объект, вопросы газификации и модернизации инфраструктуры и так далее. По таким ситуациям вначале будет проводиться голосование через «Добродел».

Таким образом власти Подмоскovie значительно упростили число промежуточных этапов решения вопроса.

В общем и целом ЦУР следует формуле из трех образующих элементов: «все знаем, быстро решаем и не допускаем».

Первый элемент концепции предполагает создание тепловой карты проблем, выявление точек напряженности и отображение динамики в разрезе по муниципалитетам. Второй пункт включает в себя оперативную доставку жалобы до исполнителей, присвоение сроков выполнения задачи и контроль качества решения. Наконец, третий элемент формулы подразумевает предотвращение аналогичных проблем в дальнейшем путем искоренения истинной причины.

Как отметил зампред правительства РФ **Максим Акимов**, ЦУР – одно из тех решений, которое может быть использовано и в других регионах России. Политик подчеркнул, что механизм призван обеспечить качественной и быстрой связью граждан с теми, кто призван реагировать на сложные ситуации или проблемы.

«Сегодня мы обсуждали, как во всех отраслях – в здравоохранении, в образовании, в работе транспорта, соблюдение маршрутной сетки и качество транспортного обслуживания, в жилищно-коммунальном хозяйстве – сделать так, чтобы конкретные проблемы людей решались за считанные часы с помощью цифровых технологий», – сказал **Акимов**.

Отмечается, что запуск Центра управления регионом стал одним из этапов создания цифровой экономики в Подмоскovie. За 2018 год в Московской области по всем каналам связи поступило порядка 3,5 миллиона жалоб и предложений. Уже 50% информации обработано и заведено в систему. Через полгода в ЦУР будет обрабатываться все 100% данных.

К системе ЦУР подключат все муниципалитеты Подмоскovie. Это произойдет уже в апреле этого года.

«Центр будет знать, что происходит в городских округах и районах. Если произойдет какой-то сбой в работе региональных или государственных служб, ЖКХ, транспорта, дорог, экологии, в любой из сфер, мы сразу будем оповещены. Своевременное получение информации – первый шаг к оперативному решению любой проблемы», – заключил Андрей Воробьев.

<https://360tv.ru/news/tekst/bez-provolochek-i-bjurokratii-kak-tsentr-upravlenija-regionom-izmenit-podmoskove/>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/03/19/reg-cfo/tehnologii-pomogut-reshit-problemy-grazhdan-za-neskolko-chasov.html>

<https://russian.rt.com/russia/news/613081-rossiya-region-cifrovizaciya>

<https://www.mk.ru/mosobl/2019/03/19/v-podmoskove-obsudili-dorozhnuyu-kartu-po-cifrovizacii-vsey-rossii.html>

<http://www.vesti.ru/videos/show/vid/791906>

### ИНТЕРФАКС; 2019.03.19; МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ ОЦЕНИВАЕТ ГРУЗОПОТОК В ВОСТОЧНОЙ ЧАСТИ СМП К 2024Г В 30,1 МЛН Т, К 2040Г – ОКОЛО 90,25 МЛН Т

Минэкономразвития с учетом проведенного анализа представленных данных профильных ведомств, а также на основании собственных расчетных прогнозных данных оценивает объемы грузопотока в восточной части Северного морского пути (СМП) совокупно к 2024 году в размере порядка 30,1 млн тонн, к 2040 году – около 90,25 млн тонн, сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе Минэкономразвития.

При этом с учетом интегрального прогноза минимальные значения аналогичного периода прогнозируются соответственно в размере 13,6 млн тонн и 34,9 млн тонн; максимальные значения – 34,7 млн тонн и 145,6 млн тонн, отметил представитель пресс-службы.

Как сообщалось, майским указом президент России Владимир Путин поручил к 2024 г увеличить грузопоток по Севморпути до 80 млн тонн грузов.

Правительство в конце 2018 года по итогам совещания о развитии Арктики поручило профильным ведомствам подготовить прогноз грузопотоков в восточной части СМП (от пролива Вилькицкого до Берингова пролива) на период до 2040 года.

Недавно Минэнерго сообщило свою оценку. По мнению этого ведомства, транспортировка углеводородов по всему Северному морскому пути к 2024 году вырастет с текущих 18 млн тонн до 66 млн тонн. Из них 13,5 млн тонн будет приходиться на нефть, 40,2 млн тонн – на сжиженный природный газ и газовый конденсат, 12 млн тонн – на уголь.

По расчетам Минэнерго, отправителями СПГ станут проекты «НОВАТЭКа» «Ямал СПГ» и «Арктик СПГ 2», нефть будет транспортироваться, в основном, с Новопортовского месторождения «Газпром нефти» (МОЕХ: SIBN) и Пайяхинского проекта «Нефтегазхолдинга» Эдуарда Худайнатов. Экспорт угля с западной части полуострова Таймыр будет осуществлять «Востокуголь».

Минэнерго отмечает, что, по информации недропользователей, только проекты, реализуемые «НОВАТЭКом» (МОЕХ: NVTК) и «Нефтегазхолдингом», предполагают транспортировку сырья как в западном, так и в восточном направлении.

«Принимая во внимание начальный этап реализации этих проектов, не представляется возможным достоверно оценить грузопоток в восточной части Северного морского пути (от пролива Вилькицкого до Берингова пролива) в общей структуре поставок углеводородного сырья. Однако, на сегодняшний день в наш прогноз заложены следующие диапазоны распределения грузопотоков на западный и восточный маршруты по разным видам углеводородного сырья: СПГ и газовый конденсат – от 70%/30% до 10%/90%, нефть от 70%/30% до 30%/70%. Что в итоге позволяет нам рассчитывать на восточный грузопоток по 3 проектам равный 53 млн т в год», – отмечал представитель Минэнерго.

Также Минприроды в результате работы над комплексным планом «Реализация минерально-сырьевого и логистического потенциала Арктики» представило свой прогноз грузовой базы Севморпути. Минприроды считает, что при сохранении инерционного сценария развития нефтегазовой отрасли уровень грузопотока может составить порядка 60 млн тонн к 2024 году. В случае «прорывного сценария» грузопоток по Севморпути только минерального сырья может составить 77 млн тонн.

Ранее замглавы **Минтранса** Юрий **Цветков** говорил, что из 80 млн т грузопотока, планируемого к 2024 году, 40% должен обеспечить «НОВАТЭК» за счет своих арктических СПГ-проектов. Компания уже запустила «Ямал СПГ» с грузопотоком 16,5 млн т СПГ и 1 млн т конденсата, планируется запуск еще мощности 1 млн т СПГ в год. В 2024-2025 годах «НОВАТЭК» планирует запустить три очереди нового СПГ-завода «Арктик СПГ 2» мощностью 19,8 млн т в год. Таким образом, если «Арктик СПГ 2» будет запущен в срок, грузопоток только с проектов «НОВАТЭКа» составит около 40 млн т/год.

Полномочный представитель президента России в ДФО Юрий Трутнев, возглавляющий Государственную комиссию по Арктике, в интервью «Интерфаксу» заявлял, что задача загрузки Северного морского пути к 2024 году до 80 млн тонн потребует значительных усилий, для ее выполнения будут нужны новые проекты. «Однако для начала надо сформулировать модель управления и систему предпочтений. Создать общее управление процессом привлечения инвестиций в арктический регион, чтобы они были выгодными, надежными, обеспечить поддержку каждому проекту. Только тогда можно будет понять, когда и сколько груза каждый проект может дать Севморпути», – говорил Ю.Трутнев.

### **ТАСС; 2019.03.19; В ЗАБАЙКАЛЬЕ В 2019 ГОДУ ОТРЕМОНТИРУЮТ БОЛЕЕ 100 КМ ДОРОГ**

Власти Забайкальского края в 2019 году намерены отремонтировать 115 км автодорог. Работы будут проведены в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», сообщили ТАСС в пресс-службе регионального министерства территориального развития.

«В 2019 году в нормативное состояние будут приведены 86,6 км региональных дорог Забайкальского края и 28,7 км улично-дорожной сети в Читинской городской агломерации», – сказали в пресс-службе.

Ранее сообщалось, что всего в 2019-2024 годах в Забайкалье планируют отремонтировать свыше 1 тыс. км автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, а также 207,8 км автодорог и улично-дорожных сетей в Читинской агломерации. На эти цели планируется направить более 21,4 млрд рублей. Из них 17,2 млрд рублей пойдут на улучшение дорог регионального и межмуниципального значения, а 4,2 млрд рублей – на дороги в Чите и ее окрестностях.

Общая протяженность автодорог общего пользования в Забайкальском крае – свыше 21,6 тыс. км, более 7 тыс. км из них – дороги регионального и межмуниципального значения.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6232154>

### **ТАСС; 2019.03.19; НА СТРОИТЕЛЬСТВО И РЕКОНСТРУКЦИЮ ДОРОГ В НАО НАПРАВЯТ БОЛЕЕ 5 МЛРД РУБЛЕЙ**

Финансирование нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в Ненецком автономном округе (НАО) в 2019-2024 годах превысит 5 млрд рублей. Об этом сообщает во вторник департамент строительства, жилищно-коммунального хозяйства, энергетики и транспорта НАО.

«Речь идет о строительстве и реконструкции региональных, межмуниципальных и местных автодорог в НАО до 2024 года. Финансирование нацпроекта превысит 5 млрд рублей», – говорится в сообщении ведомства.

Сумма включает средства федерального бюджета на дорогу Нарьян-Мар – Усинск. Объемы финансирования из федерального бюджета этого масштабного объекта, также вошедшего в национальный проект, определяются ежегодно.

Реализация нацпроекта позволит добиться снижения доли автомобильных дорог, работающих в режиме перегрузки, и снижения числа ДТП,

По данным властей, в НАО по состоянию на конец 2017 года доля автомобильных дорог, находящихся в нормативном состоянии, составляла 17,25% (из 229,45 км). В 2019 году дорог в нормативном состоянии станет в два раза больше – 34,5%. По итогам 2024 года в рамках поэтапной реализации проекта этот показатель составит 81,5%.

В 2019 году работы на дорогах в рамках нацпроекта стартуют на шести окружных объектах. В их числе дороги Нарьян-Мар – Искателей и Нарьян-Мар – Красное, также планируется завершить работу по третьему участку дороги Нарьян-Мар – Усинск. На эти цели в рамках нацпроекта выделено 602,6 млн рублей, в том числе из окружного бюджета – 468,3 млн рублей, федерального – 134,3 млн рублей.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6234965>

### **ТАСС; 2019.03.19; УФАС ПО НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ ПРИОСТАНОВИЛО КОНКУРС НА РЕМОНТ ДОРОГ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА**

Новосибирское управление Федеральной антимонопольной службы приостановило конкурс по определению подрядчика в рамках регионального проекта «Безопасные и качественные дороги», входящего в одноименный национальный проект, сообщил во вторник в пресс-центре ТАСС руководитель Новосибирского управления Федеральной антимонопольной службы (УФАС) Сергей Гаврилов.

Ранее муниципальное учреждение «Управление дорожного строительства» объявило пять конкурсов на ремонт дорог по проекту «Безопасные и качественные дороги». Общая стоимость контрактов составила более 682,7 млн рублей.

«В рамках закона о торгах, любое лицо, которое увидело нарушение, вправе подать жалобу в антимонопольный орган, и мы должны ее в течение 5 дней рассмотреть. Мы, естественно, останавливаем всю процедуру торгов, проводим внеплановую проверку даже того, что не является предметом жалобы, мы обязаны это делать. Жалоба при этом рассматривается комиссионно. На прошлой неделе к нам поступило восемь жалоб по «Новосибирскавтодору» и от двух компаний, которые участвуют в конкурсе», – сообщил Гаврилов.

По его словам, жалобы будут рассмотрены специально созданной комиссией. В результате рассмотрения жалоб может быть принято решение об отмене конкурса, внесению изменений в документацию, приостановлении или признании недействительными торгов. «Это зависит от стадии. В данном случае сейчас идет формирование документации, наверное [пожаловавшиеся] считают, что есть какие-то незаконные требования», – отметил Гаврилов.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6232685>

### **ТАСС; 2019.03.19; РОСТОВСКАЯ ОБЛАСТЬ НАПРАВИТ 45,5 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ ДО 2024 ГОДА**

Власти Ростовской области намерены направить 45,5 млрд рублей на ремонт и модернизацию дорог в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» до 2024 года, сообщили ТАСС в пресс-службе регионального **министерства транспорта**.

«Общий объем финансирования регионального проекта [«Безопасные и качественные автомобильные дороги»] на весь период его действия – с 2019 по 2024 год – составит 45,5 млрд рублей, из них за счет средств федерального бюджета – 11,7 млрд рублей. В 2019 году на мероприятия [заложено] 6,2 млрд рублей. Эти средства будут направлены на приведение в нормативное состояние автомобильных дорог регионального значения и автомобильных дорог агломераций области», – сказал собеседник агентства.

В состав Ростовской агломерации входят 11 муниципальных образований (общая протяженность дорог – 2011,5 км). Вторая по протяженности – Шахтинская агломерация (1 102,2 км), включающая семь муниципальных образований. В Таганрогскую агломерацию включено три муниципальных образования (общая протяженность дорог – 501,6 км).

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6232866>

### **ТАСС; 2019.03.19; НА СТРОИТЕЛЬСТВО И РЕМОНТ ДОРОГ НА ЯМАЛЕ НАПРАВЯТ БОЛЕЕ 19 МЛРД РУБЛЕЙ**

Власти Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО) направят 19 млрд 651 млн рублей на реализацию в регионе нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» до 2024 года. Такие данные озвучил во вторник на совещании директор департамента

транспорта и дорожного хозяйства ЯНАО Максим Першиков, сообщили ТАСС в пресс-службе департамента.

«Общий объем финансирования [проекта] до 2024 года – 19 млрд 651 млн рублей, федеральный бюджет предусматривает 652 млн 700 тыс. рублей», – сказали в пресс-службе.

Как сообщается на сайте департамента, в ходе реализации проекта планируется построить 110 км, отремонтировать 82,2 км, провести капитальный ремонт 45,1 км и реконструировать 7 км дорог. Объекты выбраны с учетом данных диагностики автомобильных дорог, межремонтных и гарантийных сроков, наличия проектно-сметной документации и положительного заключения государственной экспертизы. Кроме того, в проекте учтены маршруты движения пассажирского автотранспорта для снижения доли дорог, работающих в режиме перегрузки.

До 2024 года власти Ямала намерены довести протяженность автодорог, соответствующих нормативным требованиям с 66,1% до 67,7%. Работы будут вестись на 11 участках автодороги «Сургут-Салехард», на дорогах «Ноябрьск – Вынгапуровский», «Гарко-Сале – Пурпе», «Лабытнанги – Харп» и на подъезде к городу Ноябрьск.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6234632>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.19; ОРГАНЫ ПРОКУРАТУРЫ ДОЛЖНЫ ВЗЯТЬ ПОД КОНТРОЛЬ РАСХОДОВАНИЕ СРЕДСТВ НА РЕАЛИЗАЦИЮ НАЦПРОЕКТОВ – ПУТИН**

Президент РФ Владимир Путин ожидает от органов прокуратуры скрупулезной работы, связанной с контролем за реализацией национальных проектов и ревизией нормативной базы.

«На эти программы направляются значительные, если не сказать, беспрецедентно большие ресурсы. И они должны быть израсходованы адресно, рационально, приносить ожидаемый результат обществу. Прошу в рамках вашей компетенции тщательно за этим следить», – сказал В.Путин, выступая на заседании коллегии Генпрокуратуры РФ.

Не менее важно, добавил президент, содействовать формированию нормативной базы национальных проектов.

В.Путин также напомнил, что за предстоящие два года детальную ревизию должны пройти все акты в сфере надзора и контроля. «От архаизмов, от всего, что тормозит наше развитие, нужно самым решительным образом избавляться, но делать это в высшей степени аккуратно», – отметил глава государства.

Он добавил, что власти понимают, «сколько здесь рисков, нужно быть очень внимательными при принятии определенных решений».

«Уверен, что с коллегами из других ведомств, с парламентариями, с деловым сообществом и прежде всего с правительством вы примете самое активное участие в разработке и обновлении нормативной базы, в том числе и ведомственной. Я вас прошу и на это обратить внимание», – сказал В.Путин.

### **ТАСС; 2019.03.19; ПУТИН УКАЗАЛ НА НЕОБХОДИМОСТЬ РАЗВИВАТЬ ТРАНСПОРТНЫЕ АРТЕРИИ В КРЫМУ**

Президент России Владимир Путин считает, что с введением в строй железнодорожной части Крымского моста на полуострове потребуются и активное развитие инфраструктуры, чтобы усилить положительный экономический эффект.

«Это (открытие железнодорожной части Крымского моста) должно дать сразу хороший синергетический эффект. Просто железка через мост пришла и все – этого не достаточно, нужно, чтобы она расходилась по полуострову как следует и эффективно работала вместе с другими составляющими транспортной артерии, в том числе и с шоссейными дорогами,

с автомобильными», – указал глава государства на встрече с победителями конкурса «Лидеры России». С одним из них Путин обсудил развитие инфраструктуры в Крыму. По мнению Путина, в Крыму «нужно посмотреть, как выстроена вся логистика, все железнодорожное сообщение и как это совместить с автомобильными дорогами так, чтобы все логично развивалось». Для примера президент привел электросети Крыма: «Когда мы энергомоет построили из Тамани на полуостров, тогда выяснилось, что сетевого хозяйства там [в Крыму] совершенно недостаточно, оно развивалось в прежние десятилетия совсем по-другому, потому что с другой стороны приходило электричество». Глава государства напомнил, что в прежние годы в Крыму вырабатывалось недостаточное количество электроэнергии, «а основные поставки шли с севера и оттуда были налажены соответствующие линии передач». «Когда основной объем пришел из Тамани – это 850 мегаватт – то тогда выяснилось, что нужны линии передач оттуда, они должны оттуда начинаться», – отметил Путин.

На его взгляд, аналогичным образом дела обстоят и с планами развития транспортной инфраструктуры. Он добавил, что **Министерство транспорта** работает на этом направлении, но и специалисты в Крыму должны участвовать в этой работе.

<https://tass.ru/obschestvo/6235024>

### **ТАСС; 2019.03.19; МЕДВЕДЕВ ПОРУЧИЛ ГЛАВАМ РЕГИОНОВ СКОРЕЕ ОРГАНИЗОВАТЬ РАБОТУ ПО ВЫПОЛНЕНИЮ НАЦПРОЕКТОВ**

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев подписал поручения, направленные на скорейшую организацию работы по использованию в 2019 году бюджетных ассигнований, предусмотренных на реализацию национальных проектов. Об этом сообщается во вторник на сайте правительства.

Кроме того, «будет рассмотрена возможность заключения с регионами соглашений о трансфертах из федерального бюджета сразу на весь срок реализации национальных проектов».

В резолюции, которую подписал Медведев в адрес руководителей регионов, говорится, что те «должны обеспечить проведение мероприятий по скорейшему заключению соглашений (контрактов) по реализации мероприятий национальных проектов (программ) и доложить о результатах этой работы руководителям проектных комитетов для подготовки доклада в президиум Совета при президенте РФ по стратегическому развитию и национальным проектам».

Согласно поручениям, Минфин России обеспечит сопровождение указанной работы в единой информационной системе «Электронный бюджет» и единой информационной системе в сфере государственных закупок.

Кроме того, первый вице-премьер – министр финансов Антон Силуанов, заместители председателя правительства **Максим Акимов**, Татьяна Голикова, Ольга Голодец, Алексей Гордеев, Виталий Мутко «рассмотрят вопрос о заключении в 2019 году соглашений на предоставление трансфертов из федерального бюджета в целях реализации региональных проектов, обеспечивающих достижение целей, показателей и результатов федеральных проектов, сразу на весь срок реализации национальных проектов».

Поручения и персональная ответственность

4 марта депутаты Госдумы единогласно приняли постановление об обращении к Медведеву в связи с несвоевременным получением субъектами РФ средств на реализацию национальных проектов и государственных программ. В понедельник глава правительства потребовал от руководителей регионов своевременно начинать работу по нацпроектам, чтобы не задерживать их выполнение. На заседании президиума Совета при президенте РФ по стратегическому развитию и национальным проектам председатель правительства напомнил, что на эти цели в виде межбюджетных трансфертов регионам в федеральном

бюджете предусмотрено весьма значительное финансирование: в 2019 году около 600 млрд рублей.

Медведев подчеркнул, что все это должно быть сделано в самые короткие сроки, это диктует само содержание работы. Никто персональную ответственность за эти вопросы не отменял, предупредил он.

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190319/1551915317.html>

<https://rns.online/economy/Medvedev-podpisal-porucheniya-dlya-raboti-po-ispolzovaniyu-byudzhethnih-sredstv-na-natsproekti-2019-03-19/>

### **ГУДОК; 2019.03.20; ВУЗЫ ЭКЗАМЕН СДАЛИ; КАЧЕСТВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ОБУЧЕНИЯ ПРИЗНАНО СООТВЕТСТВУЮЩИМ ГОССТАНДАРТАМ**

Рособрнадзор завершает аккредитацию железнодорожных вузов. Процедуру оценки качества образования и его соответствия госстандартам успешно прошли уже семь госуниверситетов путей сообщения. В понедельник аккредитационная комиссия прибыла в последний отраслевой вуз – УрГУПС.

Предварительные итоги госаккредитации отраслевых вузов были подведены на расширенном заседании совета **Федерального агентства железнодорожного транспорта (Росжелдор)** 13 марта. Как отметил начальник Управления учебных заведений и правового обеспечения **Росжелдора** Георгий Меркулов, отраслевые вузы показали хорошие результаты по всем показателям эффективности.

Цель государственной аккредитации – подтверждение соответствия качества образовательных программ федеральным государственным образовательным стандартам. В ходе проверки комиссия изучает такие показатели, как, например, «содержание и уровень подготовки» (соответствие учебных планов и программ требованиям государственных образовательных стандартов), «качество подготовки» (эффективность преподавательской работы, востребованность выпускников), «воспитательная деятельность» (условия, созданные в вузе для внеучебной работы со студентами).

Эксперты также изучают контингент учащихся – проверяют приказы на зачисление, отчисление, перевод, восстановление, проводят анкетирование преподавателей и студентов, оценивают остаточные знания последних.

Один из важнейших показателей при получении госаккредитации вузов и проводимого Минобрнауки мониторинга эффективности их деятельности – результаты научно-исследовательской работы, или, как он обозначается в аккредитационных документах, «объем научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ (НИОКР) в расчете на одного научно-педагогического работника».

«Ведомственные вузы, проводя в большинстве своем прикладные научные исследования, занимают ведущие позиции в своих регионах по этому показателю, уступая разве что только федеральным и научно-исследовательским университетам, но и то не всегда», – отметил Георгий Меркулов.

В абсолютных лидерах по объему научно-исследовательской и опытно-конструкторской работы в расчете на одного научно-педагогического работника – ПГУПС, СГУПС и ИрГУПС, причем не только среди железнодорожных вузов, но и в целом транспортных. По словам Георгия Меркулова, объемы НИОКР зависят от уровня заказов на научные исследования в регионах.

«Дальневосточный госуниверситет путей сообщения, где на одного преподавателя приходится всего 80 тыс. руб. от доходов от НИОКР, занимает второе место в Хабаровском крае, уступая лишь Тихоокеанскому госуниверситету. В свою очередь, ПГУПС с более чем 730 тыс. руб. на одного сотрудника от выполнения НИОКР занимает

четвертое место в регионе, успешно конкурируя с научно-исследовательскими университетами», – заметил Георгий Меркулов.

Самый низкий показатель – у Самарского госуниверситета путей сообщения. «Мы связываем это с тем, что в регионе есть мощный Самарский национальный исследовательский университет им. академика Королева. Он является флагманом вузовской инженерной фундаментальной науки в области и входит в проект «5-100», а значит, получает солидное госфинансирование и большие объемы заказов на научные разработки», – пояснил Георгий Меркулов.

По итогам успешного прохождения аккредитации вузы получают соответствующее свидетельство.

К слову, дипломы государственного образца имеют право выдавать только аккредитованные Рособрнадзором университеты.

Следующая госаккредитация ожидает отраслевые вузы через шесть лет.

<https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1457012>

### **ИА АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.03.19; ШКОЛЬНИКОВ НА «УНИВЕРСИТЕТСКОЙ СУББОТЕ» В МИИТ НАУЧАТ 3D-МОДЕЛИРОВАНИЮ ОБЪЕКТОВ НА ТРАНСПОРТЕ**

В рамках «университетской субботы», которая пройдет 23 марта 2019 г. в Институте управления и информационных технологий Российского университета транспорта (МИИТ), школьники смогут научиться формировать 3D-пространство объекта транспортной инфраструктуры и моделировать пассажиропотоки. Об этом сообщает пресс-служба вуза.

«Школьникам продемонстрируют имитационную модель вокзального комплекса на примере внеклассного вокзала Челябинск в динамике. Участники мероприятия познакомятся с программой имитационного моделирования Anylogic, на базе которой ведущие расскажут, какие критерии можно выделить, чтобы оценить работу транспортного объекта, через который проходят ежедневно тысячи человек», – пояснили в пресс-службе.

Отмечается, что в тот же день школьников и студентов в Институте экономики и финансов МИИТ научат анализировать деловую информацию, обосновывать принимаемые решения по стратегии и тактике развития предприятия. Для учащихся проведут компьютерную деловую игру «Бизнес-курс: Максимум».

В пресс-службе добавили, что посетить мероприятие можно будет после предварительной регистрации на сайте [us.educom.ru](http://us.educom.ru). Для гостей, зарегистрировавшихся по указанному адресу, будет вход свободным (по листам регистрации). Учащиеся, не зарегистрировавшиеся на сайте, должны иметь при себе паспорт. За 30 минут до начала мероприятия будет предоставлена возможность зарегистрироваться на сайте в дополнительный список.

«Участников мероприятия будут встречать волонтеры и сопровождать до места проведения «университетской субботы». Школьникам необходимо знать дату, время и место проведения мероприятия», – резюмировали в пресс-службе.

<https://www.mskagency.ru/materials/2873195>

### **ТАСС; 2019.03.19; МВД ПРЕДЛОЖИЛО ОБОРУДОВАТЬ ПАССАЖИРСКИЕ АВТОБУСЫ ТРЕХТОЧЕЧНЫМИ РЕМНЯМИ БЕЗОПАСНОСТИ**

Трехточечные ремни безопасности могут появиться в российских пассажирских автобусах в ближайшее время в целях предотвращения тяжелых последствий при ДТП. Об этом сообщили в пресс-центре МВД России в ответ на запрос ТАСС.

В ведомстве отметили, что к числу угроз в области безопасности дорожного движения отнесено значительное количество транспортных средств, которые не отвечают

современным требованиям безопасности, что в большей степени касается автобусов. «Опыт совершенствования требований к активной и пассивной безопасности легковых автомобилей показывает положительный эффект в деле сохранения человеческих жизней. В связи с этим в рамках межведомственной рабочей группы с Росстандартом МВД России инициирована разработка дополнительных требований межгосударственного стандарта безопасности конструкции автобусов. В том числе это относится к креплению сидений в автобусе, расстоянию между сидениями, наличию трехточечных ремней безопасности, жесткости кузова, иных инновационных решений», – сказали в МВД.

Как отметили в министерстве, стратегия безопасности дорожного движения в России на 2018-2024 годы ставит целью повышение безопасности дорожного движения и стремление к нулевой смертности в ДТП к 2030 году.

Ранее начальник отдела технического надзора Госавтоинспекции Сергей Чипурин сообщил ТАСС, что ГИБДД предложила оборудовать пассажирские автобусы подушками безопасности. Госавтоинспекция уже внесла данную инициативу в Росстандарт.

В конце февраля на итоговой коллегии МВД президент России Владимир Путин попросил ведомство принять дополнительные меры в области обеспечения безопасности пассажирских перевозок.

<https://tass.ru/obschestvo/6232417>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.19; ЗАКОНОПРОЕКТ О ПРОВЕДЕНИИ ПРЕДРЕЙСОВЫХ МЕДОСМОТРОВ ВОДИТЕЛЕЙ ПРИ ПОМОЩИ ТЕЛЕМЕДИЦИНЫ ОДОБРЕН ПРОФИЛЬНЫМ КОМИТЕТОМ ГОСДУМЫ**

Комитет Госдумы по транспорту и строительству во вторник рекомендовал принять в первом чтении законопроект о возможности проведения предрейсовых и послерейсовых медосмотров водителей с применением телемедицины.

«Моя поездка в Крым и встреча с министром здравоохранения Вероникой Скворцовой дала положительные результаты: Минздрав не против, поэтому я предлагаю рекомендовать законопроект этот на рассмотрение в первом чтении, и уже в апреле месяце поставить его на рассмотрение», – сказал председатель комитета ГД по транспорту и строительству Евгений Москвичев на заседании комитета.

По его словам, законопроект по телемедицине уже «20 раз обсуждали» на комитете.

Данный законопроект был внесен группой депутатов Госдумы еще в сентябре 2017 года.

Как поясняли авторы, реализация предлагаемых в проекте закона норм позволит осуществлять более оперативный и объективный контроль за состоянием здоровья водителей, а также оптимизирует издержки по проведению обязательных предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров водителей.

### **ИЗВЕСТИЯ; ВОЛОБУЕВ АЛЕКСАНДР; 2019.03.20; ШАШЕЧНЫЙ РАЗБОР: ТАКСИСТЫ ПЕРЕХОДЯТ НА САМОЗАНЯТОСТЬ**

Таксисты начали активно регистрироваться самозанятыми – каждый пятый из 35 тыс. человек, вставших на учет в налоговой с 1 января, оказался представителем именно этой профессии. Такие данные «Известиям» привели в Федеральной налоговой службе. Большое количество таких водителей выгодно агрегаторам, которые хотят избавиться от посредников – таксопарков. ФНС это позволит вывести налогоплательщиков из тени, а самим таксистам – больше зарабатывать. Эксперты, однако, предупреждают о рисках: пассажирам будет еще труднее взыскать ущерб в случае ДТП или других происшествий. Кроме того, схема не начнет действовать в полном объеме, пока самозанятым не дадут возможность получать разрешения на таксомоторную деятельность.

В один клик

Услуга по перевозке пассажиров – один из наиболее популярных видов деятельности, которые указывают самозанятые в мобильном приложении «Мой налог», сообщили

«Известиям» в ФНС. По данным службы, из 35 тыс. человек, зарегистрированных с 1 января, порядка 20% – таксисты.

Налог на профессиональный доход, который неофициально называют налогом на самозанятых, введен в тестовом режиме с 2019 года в четырех регионах России. Эксперимент проводят в Москве, Подмосковье, Татарстане и Калужской области. Ставка – 4% на доход от работы с физлицами, 6% – с юрлицами. Зарегистрироваться в качестве самозанятого может любой человек, работающий на себя, если его доход не превышает 200 тыс. рублей в месяц. Это можно сделать через мобильное приложение. Льготным режимом также могут воспользоваться индивидуальные предприниматели. Ранее глава ФНС Михаил Мишустин говорил, что агрегаторы такси – основная цель нового проекта.

Водители активно интересуются переходом на режим самозанятости, подтвердили «Известиям» в «Яндекс.Такси» (в 2018 году объединилась с Uber), «Ситимобил», такси «Везет» (бренды «Везет», Рутакси, «Сатурн», «Ред такси» и «Фастен») и «Максим». В Gett отказались от комментариев.

В «Яндекс.Такси» отметили, что такой переход удобен в первую очередь самим таксистам. Это позволяет получать деньги за выполнение заказов без посредников, уменьшить налогообложение и отчитываться о налогах без бумажной волокиты через мобильное приложение, отметил представитель сервиса.

Замгендиректора по стратегии «Ситимобил» Александр Горный сказал, что специалисты в офисах и call-центре ежедневно консультируют водителей по этому поводу. В сервис такси «Максим» обратились более 1 тыс. водителей, желающих перейти на самозанятость, уточнили в компании. В такси «Везет» добавили, что переходом на специальный режим интересуются в том числе и в тех регионах, где он пока не внедрен.

Миллион за баранкой

По данным аналитического центра при правительстве РФ, с 2015 по 2017 год рынок услуг такси в России вырос на 14%, до 575 млрд рублей. В сфере таксомоторных перевозок в 2017 году работало около 700 тыс. человек, сейчас – порядка 1 млн, говорится в концепции правового регулирования агрегаторов такси, направленной экспертным советом при правительстве вице-премьеру **Максиму Акимову** (копия есть у «Известий»). В документе отмечается, что значительной положительной динамики в таксомоторных перевозках удалось добиться благодаря использованию цифровых технологий.

Сейчас за таксистов налоги оплачивает юрлицо (таксопарк), где они работают. Платят за себя только частники, открывшие ИП, они могут выбрать льготный режим налогообложения – упрощенную систему (УСН), единый налог на вмененный доход (ЕНВД) или патент.

Юрист фирмы «Интеллектуальный капитал» Сергей Колесников привел несколько причин, по которым таксистам будет выгоден режим самозанятости: максимально простая регистрация без визита в налоговую, отсутствие отчетности и обязанности платить страховые взносы, кроме того, официальный налог подтверждается справкой из мобильного приложения.

Для ИП, работающих по упрощенной системе налогообложения «доходы минус расходы», есть смысл переходить на самозанятость только в одном случае – если часть расходов они не могут подтвердить документами, возразил руководитель налоговой практики Coleman Legal Services Павел Зюков.

- Но наиболее привлекательна для таксистов, зарегистрированных в качестве ИП, сегодня патентная система налогообложения. Нужно оплатить только стоимость патента, в Москве он обойдется всего в 18 тыс. рублей в год, – добавил он.

Внедрение налога на профессиональный доход выгодно прежде всего налоговикам – это позволит вывести из тени часть налогоплательщиков и повысить собираемость налогов, сказал Сергей Колесников. Качество услуг такси при этом не изменится, считает он. В

свою очередь, в ФНС заявили, что результаты динамики налоговых поступлений «пока рассматривать преждевременно».

В сервисе «Максим» подчеркнули, что система работы с самозанятыми тестируется. Она полноценно заработает, только когда все агрегаторы подключатся к электронной площадке ФНС, а самозанятым позволят получать разрешения на таксомоторные перевозки. Такое предложение, в частности, содержится в проекте концепции правового регулирования агрегаторов такси. Сейчас разрешения дают только юристам и индивидуальным предпринимателям, поэтому большинство таксистов – это либо индивидуальные предприниматели, перешедшие на самозанятость, либо работники таксопарков.

– Мы рекомендуем водителям регистрировать ИП, получать разрешение и переходить на налоговый режим самозанятого, – пояснили в «Яндекс.Такси».

В ответе за тех, кого подвозили

Представители агрегаторов, опрошенные «Известиями», утверждают, что новый налоговый режим позволит вывести из тени нелегалов и избавиться от посредников. А значит, водители смогут больше зарабатывать.

Однако зампред межрегионального профсоюза «Таксист» Андрей Попков с этим не согласен. По его словам, с учетом затрат на аренду автомобиля, топливо и прочее расходы составят не 6%, а минимум 15%. Схему работы в такси самозанятых он считает «на 99% нелегальной».

– Возможно, в целом самозанятость полезна. Но в российском транспортном законодательстве не прописаны основы для их легальной работы в такси. Эта профессия также не упоминается в законе о налоге на профессиональный доход, – подчеркнул он.

Переход на самозанятость, по его мнению, приведет к тому, что таксопарки будут уходить с рынка – водители смогут напрямую работать с агрегаторами. Таким образом, таксопарки станут не нужны. При этом эксперт уверен, что у физлиц не хватит собственных ресурсов для обеспечения достаточного уровня безопасности перевозок. А в случае серьезного ДТП добиться компенсации будет очень трудно, поскольку физлицо отвечает только своим имуществом, добавил он.

Сейчас ответственность в случае ДТП или других происшествий несет владелец лицензии – таксопарк или ИП. Но у агрегатора зачастую нет исчерпывающей информации по каждому водителю, пояснил «Известиям» собеседник в одном из сервисов. Это связано с тем, что агрегаторы в большинстве регионов не обязаны проверять налоговый статус перевозчика. Благодаря этому на рынке таксомоторных перевозок активно работают так называемые «подключашки» – то есть водители, легализовавшиеся через посредников. Поэтому в случае аварии или других инцидентов с таксистом, вызванным через приложение, и сегодня сложно добиться компенсации – компании начинают перекладывать ответственность друг на друга.

При этом неадекватные водители – не редкость. Так, в августе 2018 года в Перми завели уголовное дело об изнасиловании клиентки водителем сервиса Uber, в ноябре того же года таксист «Яндекс.Такси» избил пассажирку за язвительные замечания.

В «Яндекс.Такси» подчеркнули, что с декабря 2017 года у компании есть собственная программа страхования здоровья водителей и пассажиров при ДТП. Впрочем, на другие случаи, в том числе описанный выше, она не распространяется.

Риск нарваться на неадекватного водителя останется в любом случае, считает председатель Союза потребителей России Петр Шелищ. Если водитель нахамил пассажиру, то можно поставить низкую оценку в приложении, что в конечном итоге приведет к отключению такого таксиста. Что касается имущественного ущерба или вреда здоровью, необходимо на законодательном уровне вводить субсидиарную ответственность перевозчика и агрегатора такси, добавил он.

<https://iz.ru/852842/aleksandr-volobuev/shashechnyi-razbor-taksisty-perekhodiata-na-samozaniatost>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ШАДРИНА ТАТЬЯНА; 2019.03.19; ТАХОГРАФЫ БУДУТ ФИКСИРОВАТЬ НАРУШЕНИЯ ПДД**

**Минтранс** внес в правительство проект поправок в закон «О безопасности дорожного движения» (в части использования данных, получаемых с помощью тахографов и иных технических устройств с измерительными функциями) и об административных правонарушениях в рамках поручений президента.

В рамках предложений есть и такие как штраф от 20 до 50 тысяч рублей за непредставление юрлицом или индивидуальным предпринимателем информации о транспортных средствах, оснащенных тахографами, сведений о тахографах, которыми они оснащены, информации, зарегистрированной тахографами.

Речь также идет о внедрение цифровых технологий, позволяющих дистанционно идентифицировать транспортное средство, водителя, передавать информацию о нарушениях, формировать процессуальные, юридически значимые документы в автоматическом режиме, призвано повысить эффективность государственного контроля за соблюдением водителями режимов труда и отдыха, скоростного режима при общей тенденции к снижению количества инспекторского состава контрольных органов, отметили в **Минтрансе**.

Принятие законопроектов позволит снизить количество ДТП с участием грузовых ТС и автобусов по причине нарушений режима труда и отдыха водителей и скоростного режима.

Пока данные статистики показывают, что большая часть транспортных средств не оснащена тахографами. По данным ГИБДД за 2017 год, общее число зарегистрированных грузовых транспортных средств массой более 3,5 тысячи тонн и автобусов, принадлежащих юрлицам и ИП, ориентировочно составляет 2 миллиона единиц, из них более 760 тысяч оснащены тахографами и более 134 тысяч оснащены контрольными устройствами (последние применяются при осуществлении международных перевозках).

Кроме того, **Минтрансом** разрабатывает проект постановления правительства «О внесении изменений в Правила проведения технического осмотра транспортных средств, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2011 г. № 1008».

Проектом предлагается дополнить требования, предъявляемые при проведении технического осмотра к транспортным средствам отдельных категорий. Данные мероприятия позволят обеспечить соответствие технического состояния тахографов, предъявляемым к ним требованиям.

До момента вступления в силу законопроектов планируется обеспечить организационно-технические мероприятия по доработке уже существующих информационных систем в части их интеграции с ведомственными информационными системами.

<https://rg.ru/2019/03/19/tahografy-budut-fiksirovat-narusheniia-pdd.html>

### **ТАСС; 2019.03.19; ПЕРЕВОЗЧИКИ ЯКУТСКА ОБЪЯСНИЛИ ПРИЧИНЫ ПЕРЕБОЕВ В РАБОТЕ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА**

Перебои в работе городского транспорта Якутска связаны с техническими проблемами, сообщается во вторник на сайте местной администрации.

Во вторник жители Якутска заметили уменьшение количества пассажирских автобусов на некоторых маршрутах. Местные и федеральные СМИ связали произошедшее с тем, что водители боятся мести после совершенного выходцами из Средней Азии изнасилования местной жительницы, поскольку преступление вызвало широкий общественный резонанс.

«Все проблемы, связанные с интервалом движения, касаются технических неполадок транспорта. Несколько автобусов находятся на ремонте, поэтому сегодня и наблюдается увеличение интервала движения. Ситуация у нас под контролем, в скором времени движение будет стабилизировано», – приводит пресс-служба слова председателя ассоциации автоперевозчиков «Союзавто» Андрея Косицкого.

17 марта СК РФ возбудил уголовное дело по статьям «Похищение человека», «Изнасилование» и «Незаконное лишение свободы группой лиц по предварительному сговору». Обвиняемый в изнасиловании жительницы Якутска – трудовой мигрант – арестован, двое подозреваемых задержаны. Следственное управление СК РФ по Якутии выступило с обращением, в котором попросило жителей региона не связывать резонансное преступление с национальным вопросом. Власти региона пообещали усилить меры по борьбе с незаконной миграцией и незаконным предпринимательством.

<https://tass.ru/ekonomika/6235134>

### **ТАСС; 2019.03.19; ВЛАСТИ ПЕТЕРБУРГА ПЛАНИРУЮТ ЗАМЕНИТЬ ВСЕ АВТОБУСЫ НА ЭЛЕКТРОБУСЫ**

Правительство Санкт-Петербурга в перспективе намерено полностью заменить автобусы города на более экологичные электробусы. Об этом сообщил во вторник журналистам врио губернатора Санкт-Петербурга Александр Беглов.

«Будем стараться заменить на электробусы весь автобусный парк, который принадлежит городу. Сроки увеличения доли автобусов на электрической тяге будут определены после обкатки новой партии (первые 10 электробусов) <...> В конце 2019 года можно будет обозначить временные рамки», – сказал он.

По словам Беглова, в ближайшей перспективе планируется приобрести 50 автобусов на электрической тяге. Во вторник первые 10 автобусов с электрическим двигателем производства Volgabus ввели в эксплуатацию в Санкт-Петербурге на маршруте №128, который связывает Васильевский остров с Петроградской стороной.

Партию новых автобусов приобрела компания «Пассажиравтотранс» – автобусный перевозчик города – за 214,4 млн рублей. Автономная работа подвижного состава, вместимостью 75 пассажиров, без подзарядки составит около 240 км.

«Автобус на электрической тяге является экологически чистым транспортом, кроме того в сравнении с автобусом, работающим на дизельном топливе, электроавтобус более комфортабельный для пассажиров и бесшумный», – пояснил профессор Санкт-Петербургского государственного архитектурно-строительного университета Александр Солодкий.

По данным представителя «Пассажиравтотранса» Санкт-Петербург станет первым городом в России, где электробусы с большим запасом хода будут эксплуатироваться не в тестовом, а в рабочем режиме.

Зарядка транспорта будет осуществляться в ночное время в автопарке предприятия, расположенном в Приморском районе, и не потребует дополнительных затрат на создание инфраструктуры. Мощность станции для подзарядки составляет 2 мВт. Электробусы независимы от контактной сети, обладают маневренностью и мобильностью обычного автобуса. Среди других их преимуществ – бесшумность, экологичность и простота конструкции, что упрощает техническое обслуживание.

<https://tass.ru/ekonomika/6233921>

### **ТАСС; 2019.03.19; БЕСПИЛОТНЫЕ АВТОМОБИЛИ ПРОТЕСТИРУЮТ В МОСКВЕ НА ТТК, КУТУЗОВСКОМ ПРОСПЕКТЕ И В БУТОВЕ**

Разработчики намерены тестировать беспилотные автомобили по маршрутам на МКАД, Третьем транспортном кольце, Кутузовском и Ленинском проспектах, а также во дворах

спальных районов Бутово и Митино в Москве. Об этом сообщили во вторник в пресс-службе рабочей группы НТИ «Автонет».

«Основными локациями для тестирования беспилотных автомобилей в столице стали МКАД, ТТК, вылетные магистрали, Кутузовский и Ленинский проспекты, спальные дворы районов Бутово и Митино, а также улочки в центре столицы», – говорится в сообщении.

Как пояснили в пресс-службе, маршруты для тестирования беспилотных автомобилей в Москве разрабатывают сами компании, участвующие в эксперименте. Их утверждение в ГИБДД не требуется. При этом скоростной режим беспилотных автомобилей будет ограничен действующими правилами дорожного движения, дополнительных ограничений для беспилотников вводить не будут.

Эксперимент начнется в Москве весной-летом, но сроки пока финально не определены компаниями-участниками. Первый автомобиль поедет предположительно по Ленинскому проспекту, в дальнейшем будут названы другие места тестирования, уточнили в пресс-службе рабочей группы НТИ «Автонет».

<https://tass.ru/ekonomika/6232227>

### **ТАСС; 2019.03.19; ВЛАСТИ МОСКВЫ СЧИТАЮТ, ЧТО ПАССАЖИРЫ ПОКА НЕ ГОТОВЫ К ПУСКУ БЕСПИЛОТНЫХ СОСТАВОВ В МЕТРО**

Власти Москвы считают, что пассажиры пока психологически не готовы передвигаться в метрополитене на беспилотных поездах, во многом благодаря этому данная технология пока не тестируется на линиях подземки. Об этом во вторник сообщил журналистам руководитель столичного департамента строительства Андрей Бочкарев.

«У нас новый подвижной состав более насыщен электроникой. Например, конфигурация электроэнергии при торможении более совершенна, безопасность. Есть разного рода электронные устройства, дальше это будет развитие подвижного состава по этому направлению, вплоть до беспилотных технологий. Вопрос пилотного и беспилотного транспорта в большей степени лежит в фазе восприятия пассажирами и их готовности ехать в таком поезде», – сказал он.

По словам Бочкарева, «элементы автоматического движения есть уже сейчас, но во многих метрополитенах мира даже при беспилотном движении все равно остается оператор». «Люди психологически пока не готовы отделиться [беспилотному транспорту], тем более на такой скорости», – пояснил он.

Ранее заммэра Москвы Максим Ликсутов сообщал, что беспилотные вагоны могут быть запущены на Кольцевой линии метрополитена до 2023 года. В администрации ОАО «Российские железные дороги» отмечали, что в текущем году технология может быть распространена на Московском центральном кольце.

<https://tass.ru/moskva/6234075>

### **РБК; МИХАИЛ ШЕСТАКОВ; 2019.03.19; ДЕПУТАТЫ ЗАКСОБРАНИЯ НАМЕРЕНЫ ПЕРЕДАТЬ ДВЕ ВАЖНЫЕ ТРАССЫ ФЕДЕРАЛАМ**

На комитете по транспортной, промышленной и информационной политике Заксобрании области депутаты обсудили вопросы о передаче двух региональных трасс Минтрансу России. Эти дороги входят в опорную сеть дорог страны с максимальной интенсивностью трафика.

Как сообщил председатель комитета Федор Николаев, сейчас Новосибирская область вынуждена тратить на содержание этих дорог, в том числе и собственные средства. Полученный акциз из федерального бюджета на эти дороги не покрывает все расходы региона на содержание этих трасс.

«По дороге «Новосибирск-Томск» решение принято. Вопрос стоит в том, что нам необходимо сдать дорогу целиком единым объектом. Сейчас Новосибирская область

движется с опережением по оформлению документов, а томичи чуть отстают. Поэтому мы ждем их, чтобы эту дорогу передать в федеральное ведение», – сообщил председатель комитета.

По другой дороге «Новосибирск – Кочки – Павлодар» правительству Новосибирской области пришел отказ. Поэтому депутаты Заксобрания решили также подготовить обращение в Минтранс России. Отказ федерального Минтранса связан с тем, что дорогу «Новосибирск – Павлодар» посчитали дублером трассы «Барнаул – Рубцовск».

«Дорога Новосибирск – Кочки – Павлодар» является даже не межрегиональной, а межгосударственной. Мы бы сняли нагрузку на бюджет Новосибирской области, связанную с реконструкцией, содержанием и ремонтом этой дороги», – сообщил Николаев.

<https://nsk.rbc.ru/nsk/19/03/2019/5c90c0589a794725a356c056>

На ту же тему:

[http://nsk49.ru/index.php?id=9&no\\_cache=1&tx\\_ttnews%5Btt\\_news%5D=17112&cHash=328ead8bbba4d1d4eefb22e748521275](http://nsk49.ru/index.php?id=9&no_cache=1&tx_ttnews%5Btt_news%5D=17112&cHash=328ead8bbba4d1d4eefb22e748521275)

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; РЫБНИКОВА ИРИНА; 2019.03.19; «ЛОСИНЫЙ ОСТРОВ» СТАНЕТ БОЛЬШЕ ПОСЛЕ ИЗЪЯТИЯ ЗЕМЕЛЬ ПОД ПРОКЛАДКУ ТРАССЫ**

По Щелчку

В течение ближайшего месяца федеральные власти должны принять решение о пересмотре границ национального парка «Лосиный Остров». Такое поручение дал премьер-министр страны Дмитрий Медведев Министерству юстиции и Министерству природных ресурсов и экологии РФ. А это значит, что модернизацию Щелковского шоссе, которую с нетерпением ждут сотни тысяч жителей Подмосковья и не меньшее число дачников, больше решили не откладывать в долгий ящик.

В тесноте и в обиде

Что такое Щелковское шоссе в масштабах страны? Федеральная трасса в восточной части столичного региона с восемью полосами движения на территории Москвы и двумя – четырьмя – на территории области. Расчетная нагрузка, по данным **Росавтодора**, – 25 тысяч машин в сутки. Магистраль примыкает к национальному парку «Лосиный Остров» и проходит через три подмосковных муниципалитета: Балашиху, Щелково и Черноголовку.

В этих городских округах проживают более 700 тысяч человек. И еще столько же имеют на Щелковском направлении дачи. Для всех этих людей Щелковское шоссе – личная каторга, ежедневная или еженедельная. Добровольная газовая камера по пути домой, на дачу или работу. Потому что реальная нагрузка трассы составляет порядка 70 тысяч автомобилей в осенне-зимний период и более 90 тысяч – в дачный сезон. Дорога давно не справляется с транспортным потоком, некоторые участки стоят почти круглосуточно.

Необходимость расширения Щелчка, как в просторечии называют эту трассу автомобилисты, назрела давно. «Еще в 2012 году «Центравтомагистраль» заключила госконтракт на выполнение инженерных изысканий для реконструкции Щелковского шоссе на участке от МКАД до 32-го километра», – рассказали «РГ» в **Росавтодоре**. Было предложено три возможных варианта реконструкции – и ни одного легкого. В первом нужно было заходить на территорию «Лосиного Острова». Во втором – сносить жилые кварталы. Третий вариант не угрожал ни деревьям, ни людям, но стоил как космодром Байконур – расширить шоссе предлагалось подземным тоннелем.

«Еще в то время говорилось, что самым оптимальным вариантом стало бы строительство дублера – нового направления дороги протяженностью 19,4 километра, с восемью полосами движения и семью транспортными развязками на разных уровнях», –

утверждают в **Росавтодоре**. Но к единому мнению тогда не пришли, и вопрос о реконструкции Щелчка остался открытым.

Куда дорога вывела

Прошло семь лет. За эти годы одно узкое место на Щелковском шоссе область успешно «расшила», построив эстакаду над железнодорожными путями в районе Звездного городка. Это облегчило дорогу в Звездный, но не сняло и половины автомобильных пробок на магистрали. Дальше откладывать расширение трассы уже неразумно – машин на Щелчке все больше, движение все хуже. К сожалению, и вариантов для модернизации за эти годы не прибавилось, скорее, наоборот: жилые кварталы стали плотнее – достроились те, кто получал разрешения еще лет 10 назад. А копать под землей Байконур в нынешних экономических реалиях никакой «Центравтомагистрали» не по карману. Остается единственный реальный вариант – реконструкция дороги в сторону «Лосиног Острова».

Из его границ планируется изъять 139,5 гектара земель, из которых 59,5 пойдут непосредственно под строительство восьмиполосного дублера Щелковского шоссе, а остальные – под создание транспортной инфраструктуры. Но первым шагом во всей этой истории должно стать постановление правительства РФ о корректировке границ национального парка. Это территория с особым охраняемым режимом, просто так забрать землю у парка нельзя. А поскольку и «Лосиный Остров», и Щелковское шоссе являются объектами федерального подчинения, только Федерация и вправе корректировать границы одного в пользу другого.

С просьбой ускорить выпуск такого постановления к Дмитрию Медведеву на прошлой неделе обратился губернатор Подмосковья Андрей Воробьев. По его словам, вопрос о том, что для модернизации Щелковского шоссе нужно будет немного подвинуть «Лосиный Остров», обсуждался с жителями восточных муниципалитетов области, и 75% из них выступили «за».

«Это всегда тонкая тема, – отметил премьер-министр, имея в виду, что подобные решения обычно имеют широкий общественный резонанс. – Но с учетом того, что вопрос касается значительной части населения, желающего, чтобы эта трасса имела более высокую пропускную способность, мы будем им заниматься».

Кто о чем

Эксперты встретили эту новость неоднозначно. К примеру, куратор программы по особо охраняемым природным территориям «Гринпис России» Михаил Крейндлин считает, что изъятие у нацпарка земель и строительство на них сразу восьми автомобильных полос нанесет экологии непоправимый ущерб. А директор Института лесоведения РАН Андрей Сирин спорит: «Тот объем выхлопных газов от чадящих в вечных пробках автомобилей, что витает сегодня над «Лосиным Островом», способен убить деревьев больше, чем их пострадает при дорожном строительстве».

«И нужно помнить, что существует зональный план «Лосиног Острова», в соответствии с которым национальный парк поделен на заповедные, охранные и рекреационные зоны», – говорит председатель Московской областной экологической организации «Экосила 50» Анатолий Баташев. Он, к слову, сам проживает в Балашихе и всю эту историю с дорогой и нацпарком знает не понаслышке. По его словам, более 60% парка – и планируемый к изъятию участок в том числе – занимают как раз территории рекреационные. Они не несут определяющего влияния на флору и фауну заповедника, в рекреационных зонах разрешено даже некапитальное строительство. «Но многое будет зависеть и от того, как именно спроектируют эти восемь полос. Лично я видел уже несколько набросков трассировки», – утверждает Баташев.

А никакого проекта пока нет. И не будет, пока не решится вопрос с переносом границ. «Только после утверждения соответствующего постановления правительства РФ «Центравтомагистраль» сможет приступить к разработке проекта, в ходе которой будут

уточнены окончательные характеристики дороги», – отмечают в Росавтодоре. «Мы против любого вторжения в «Лосиный Остров», но не говорим о том, что Щелковское шоссе модернизировать не надо. Давайтеждемся проекта», – сказал «РГ» Михаил Крейндлин.

<https://rg.ru/2019/03/19/reg-cfo/losinyj-ostrov-stanet-bolshe-posle-iziatia-zemel-pod-prokladku-trassy.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.19; ФГК НАДЕЕТСЯ НА РАСКРУТКУ БИЗНЕСА КОНТРЕЙЛЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК ЗА 2-3 ГОДА**

«Дочка» ОАО «Российские железные дороги» – АО «Федеральная грузовая компания» (ФГК) – рассчитывает на полноценную раскрутку бизнеса контрейлерных перевозок (автомобильных фур на специализированных вагонах-платформах) в течение нескольких лет.

«Реально, по нашей оценке, услуга заработает в России года через три, когда клиенты начнут привыкать и начнут закладывать в свою логистику эти маршруты», – заявил на брифинге генеральный директор ФГК Виктор Воронович. Он напомнил, что в 2019 г. оператор намерен приобрести 322 контрейлерные платформы. В регулярные поезда планируется поставить весь этот парк. Поступление первых 50 платформ ожидается в сентябре.

Коммерческие рейсы на первой разработанной платформе между Новосибирском и Москвой с фурами «Магнита» начались с конца декабря. В то же время, по словам В.Вороновича, ФГК «как сетевая компания» не ставит целью «сделать бизнес на конкретном грузоотправителе».

Сервис предполагается сделать во многом похожим на пассажирские перевозки, он будет базироваться на принципе доставки грузов «точно в срок» и по расписанию. Сейчас компания готовит под новую услугу программное обеспечение для выкупа мест в грузовых составах (как в пассажирских). К самим контрейлерным платформам еще при разработке в начале 2010-х гг. предъявлялось условие ускоренного хождения в составе пассажирских поездов, имея заниженную автосцепку.

### **ПРАЙМ; 2019.03.19; РЖД ПЛАНИРУЕТ СДЕЛАТЬ ВЫБОР МЕСТА В НОВОМ ПЛАЦКАРТНОМ ВАГОНЕ ДОСТУПНЫМ НА САЙТЕ**

РЖД планируют сделать специальную пометку на сайте, чтобы при покупке билетов пассажир мог выбрать место в новом плацкартном вагоне, сообщил журналистам гендиректор «Федеральной пассажирской компании» (ФПК, «дочка» РЖД по перевозкам пассажиров в дальнем следовании) Петр Иванов.

Первый обновленный плацкартный вагон отправился в понедельник в составе поезда из Ростова-на-Дону в Москву. Второй отправился во вторник из столицы в Анапу.

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/03/19/reg-ufo/poezd-s-novymi-plackartnymi-vagonami-otpravilsia-v-pervyj-rejs.html>

### **ТАСС; 2019.03.19; РЖД ИСПРАВИТ РАСПОЛОЖЕНИЕ СТОЛИКОВ И USB В ОБНОВЛЕННЫХ ПЛАЦКАРТАХ ПО ЗАМЕЧАНИЯМ ПАССАЖИРОВ**

ОАО «РЖД» и АО «ФПК» улучшают модернизированные плацкартные вагоны после замечаний пассажиров, сообщил журналистам глава ФПК Петр Иванов. По словам заместителя гендиректора ОАО «РЖД» по пассажирским перевозкам Дмитрия Пегова, замечания пассажиров касались расположения откидных столиков, разграничивающих шторок и USB-разъемов.

Первый поезд с обновленным плацкартным вагоном, где для каждого пассажира организовано личное пространство, отправился со станции Ростов-Главный (Ростов-на-

Дону) в Москву 18 марта. До конца года АО «Федеральная пассажирская компания» (дочернее предприятие РЖД) получит 50 модернизированных плацкартных вагонов.

Как сообщил журналистам глава ФПК Петр Иванов, при демонстрации вагона на Казанском вокзале в Москве раздали более 1,2 тыс. анкет, в которые желающие вносили свои замечания, оценив вагоны на четыре с половиной балла из пяти. «Те дополнения, улучшения, которые предлагали нам пассажиры, уже реализованы в этом вагоне, но совершенству нет предела, мы будем продолжать эту работу», – сказал журналистам Иванов.

Как сообщил заместитель гендиректора ОАО «РЖД» по пассажирским перевозкам Дмитрий Пегов, замечания в основном касались расположения объектов в вагонах. «Были разные замечания – на боковых местах по откидному столику, по шторкам, которые ограничивают зону, по расположению табло в вагоне, по расположению USB-разъемов, по выключателям, по пеленальным столикам», – сказал Пегов.

О новых вагонах

Главное отличие обновленного плацкартного вагона – возможность организации личного пространства для каждого пассажира за счет перегородок и индивидуальных шторок.

В обновленном вагоне предусмотрены диваны с подголовниками, индивидуальное освещение, электрические розетки и USB-порты. Обивочные ткани изготовлены из износостойких пожаробезопасных материалов.

В коридоре установлен фильтр для очистки воды с возможностью ее подогрева и охлаждения, а также сенсорная панель. Туалетная комната оборудована душем, пеленальным столиком, дозатором для мыла и бумажных полотенец, а также феном для рук.

<https://tass.ru/ekonomika/6234057>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.19; ТРАНСКОНТЕЙНЕР В 2019-21 ГГ. ПЛАНИРУЕТ ЗАКУПАТЬ ПО 4 ТЫС. ПЛАТФОРМ В ГОД – ГЕНДИРЕКТОР**

ПАО «Трансконтейнер» (МОЕХ: TRCN) в 2019-2021 гг. планирует закупать по 4 тыс. платформ в год, заявил журналистам генеральный директор оператора Вячеслав Сараев в кулуарах «Международного железнодорожного конгресса 2019» в Вене.

«На сегодняшний момент у нас в проработке два больших контракта с производителями на три года. Это закроет, наверное, порядка 70% наших потребностей, остальные 30% мы будем (закупать – ИФ) по более мелким производителям», – сказал он.

«Мы каждый год пока ориентируемся вкладывать в приобретение платформ, порядка 4 тысяч ежегодно мы планируем приобретать», – добавил он.

«Скорее всего, на текущем (уровне – ИФ) цена зафиксирована, и мы ориентируемся на эту цену. Сейчас цена от 2,6 до 3,4 млн рублей» – уточнил В.Сараев.

По словам гендиректора, «Трансконтейнер» готовит 5-летнюю стратегию развития компании.

«Мы на сегодняшний день пересматриваем стратегию, в том смысле, что рынок растёт гораздо быстрее, чем было предусмотрено текущей стратегией «Трансконтейнера». Мы скорее пришли в точку, когда нам нужно переосмыслить рынок, переосмыслить, как нам двигаться дальше», – сказал он.

«Внутри «Трансконтейнера» стратегия большей частью сформирована, мы ее обсудим до конца месяца и в ближайшие два-три месяца мы её вынесем на обсуждение и утверждение акционеров», – добавил топ-менеджер.

«Трансконтейнер» останется компанией, которая занимается контейнерными перевозками на железной дороге, уточнил В.Сараев. «Но дальше есть нюансы с точки зрения динамики относительно рынка, с точки зрения стратегических направлений или тех точек, где мы

видим приоритетный рост и куда нам нужно дополнительно проинвестировать с точки зрения присутствия «Трансконтейнера» здесь и сейчас», – отметил гендиректор.

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЛЮБОВЬ ПРОЦЕНКО ; 2019.03.19; ЭЛЕКТРИЧКА НА ПОДХОДЕ; ЮЛИАНА КНЯЖЕВСКАЯ: МЦД УЛУЧШАТ ТРАНСПОРТНОЕ СООБЩЕНИЕ ДЛЯ ШЕСТИ МИЛЛИОНОВ МОСКВИЧЕЙ И ЖИТЕЛЕЙ ПОДМОСКОВЬЯ**

На прошедшем недавно инвестиционном форуме в Сочи было презентовано немало грандиозных планов. Но самым амбициозным оказался проект, озвученный мэром Москвы Сергеем Собяниным. По его словам, в ближайшие пять лет Москва побьет рекорд в развитии метрополитена и строительстве железных дорог. Особое место в этих планах отводится строительству Московских центральных диаметров – МЦД, которым, по мнению главы города, предстоит стать новым словом в пассажирском транспорте.

Подробностями, как МЦД скажутся на жизни москвичей и жителей Подмосковья, с корреспондентом «РГ» поделилась председатель Москомархитектуры Юлиана Княжевская.

Юлиана Владимировна, про Московские центральные диаметры сейчас много говорят и пишут. И все-таки хотелось бы услышать от специалиста, в чем основной смысл этого проекта.

Юлиана Княжевская: Проект действительно впечатляет. Уже к началу 2020 года планируется запустить два первых диаметра, расчетный трафик которых составит более 90 миллионов пассажиров в год. Возможность такая появится благодаря новому транспортному каркасу, который запустит через город электропоезда основных подмосковных направлений и свяжет их с МЦК и метрополитеном. Таким образом, железные дороги станут частью городского транспорта в Москве. Это облегчит сообщение между городом и ближним Подмосковьем, а в долгосрочной перспективе – и с более удаленными от МКАД территориями.

Замечу, сама идея не нова: проект транзита электропоездов через Москву закладывался уже в Генплан 1971 года, но его реализация для того времени оказалась слишком сложной с технической точки зрения да и весьма затратной. Удалось лишь организовать сквозное движение поездов с Курского на Белорусское и Рижское направления через Алексеевскую линию.

Новый проект был представлен чуть более года назад на встрече президента России Владимира Путина с мэром Сергеем Собяниным и главой РЖД Олегом Белозеровым. Глава государства одобрил проектное решение. Сейчас реализуются две первые очереди: МЦД-1 «Лобня – Одинцово» и МЦД-2 «Нахабино – Подольск». Они свяжут районы и города Подмосковья, дающие основной пассажиропоток в столицу: Лобня, Железнодорожный, Раменское, Подольск, Апрелевка, Одинцово, Нахабино, Зеленоград, Пушкино и Домодедово. Затем в течение нескольких лет запланировано ввести еще три диаметра: «Зеленоград – Раменское», «Железнодорожная – Апрелевка» и «Пушкино – Домодедово».

На какой стадии сейчас находится проект?

Юлиана Княжевская: В рамках МЦД-1 на Смоленском направлении идет интенсивное строительство двух главных путей по маршруту Москва – Одинцово протяженностью 48 км. Уже организованы так называемые оборотные станции Одинцово, Нахабино, Лобня, Подольск, а также ряд транспортно-пересадочных узлов. Построена платформа Новохоловская, введена в эксплуатацию платформа Окружная на Савеловском направлении, перенесена ближе к МЦК платформа Ленинградская на Рижском направлении. В рамках реализации проекта МЦД-2 запланировано построить шесть новых платформ: Пойма, Волоколамская, Щукинская, Курьяново, Марьино Роща и Печатники.

Для пуска второй очереди МЦД необходимо построить несколько соединительных железнодорожных путей между Киевским и Смоленским направлениями МЖД. Кроме того, необходима реконструкция Митьковской ветки и соединительного пути между Курским и Павелецким направлениями. Все эти работы запланированы и пройдут в свой срок.

Что даст появление МЦД москвичам?

Юлиана Княжевская: Время на дорогу у жителей столицы по внутригородскому трафику сократится в 1,8 раза. Вспомним, какой невероятной популярностью почти сразу стала пользоваться Московская кольцевая дорога? МЦД – логичное продолжение глобального логистического проекта, призванного принципиально качественно изменить и улучшить внутригородское транспортное сообщение.

А нагрузка на автодороги в городе снизится?

Юлиана Княжевская: Разумеется. Расчеты специалистов показывают, что она станет меньше в зависимости от направления на 15-20 процентов. Разгрузятся и вокзалы примерно на 20 процентов.

Жители Подмоскovie, работающие в Москве, тоже выиграют?

Юлиана Княжевская: Безусловно. По оценкам экспертов, ежедневно на работу в Москву отправляются более трех миллионов так называемых маятниковых трудовых мигрантов – это около 75 процентов трудоспособного населения области. Многие из них затрачивают на проезд от двух до четырех часов. Проект МЦД ставит целью дать возможность пересечь город по любой диагонали менее чем за час без пересадок. Можете себе представить, как это облегчит жизнь всем жителям столичного региона, вызволив их из пробок в час пик. В общей сложности изменения к лучшему почувствуют около шести миллионов человек, перемещающихся по Москве и ближнему Подмоскovie. Пропускная способность каждой линии МЦД в часы пик составит 12 пар поездов в час, а в сутки по веткам будут проходить минимум 170 пар поездов.

Такой огромный проект требует тесного взаимодействия правительств Москвы и Московской области, ОАО «РЖД»?

Юлиана Княжевская: Это действительно так, но все вопросы решаются быстро и конструктивно. Для двух первых диаметров специалистам Москомархитектуры предстоит разработать 28 проектов планировки комплексного развития прилегающих территорий, магистральной и местной улично-дорожной сети, строительства эстакад, тоннелей и внеуличных пешеходных переходов, а также развития маршрутной сети наземного пассажирского транспорта и его инфраструктуры. Цель всех проектов – создание комфортных условий пользования МЦД.

Первый проект уже утвержден, еще шесть находятся в работе. Не позднее начала 2020 года все проекты планировок территорий должны пройти публичные слушания.

Как МЦД интегрируются в транспортную систему Москвы?

Юлиана Княжевская: Точно так же, как стало ее составной частью МЦК, – с помощью оптимизации расположения платформ, создания ТПУ и двухуровневых переходов через железнодорожные пути. Параллельно идет благоустройство территорий, прилегающих к ТПУ, и «привязка» маршрутов наземного общественного транспорта.

Известны уже основные пункты пересадки с других видов транспорта на МЦД?

Юлиана Княжевская: По МЦД-1 это пересадочные узлы Кунцево-1, Тестовская, Белорусский и Савеловский вокзалы, Дмитровская, Петровско-Разумовская и Окружная. На МЦД-2: Ленинградская, Дмитровская, Марьяна Роща, Ржевская, Каланчевская, Курский вокзал, Текстильщики и Печатники. Где это возможно, платформы МЦД будут соединены с метро и МЦК переходом по типу «сухие ноги».

Как бы вы сформулировали идеологию МЦД?

Юлиана Княжевская: Основной принцип, которого придерживаются в последние годы столичные власти, это создание современных, комфортных и доступных пространств,

максимально удобных для жителей. Что же касается МЦД, то этот проект укладывается в один из самых востребованных сегодня трендов – интеграции городской и пригородной транспортной инфраструктуры. Речь идет о создании единого транспортного каркаса для огромной агломерации. Каркаса, в который включены все виды транспорта – от электропоезда до маршрутных такси и канатных дорог. По этому пути идут многие европейские мегаполисы: – Барселона, Париж, Вена и другие. Идет по нему и Москва, один из общепризнанных лидеров по темпам строительства, реализации глобальных транспортных проектов.

<https://rg.ru/2019/03/19/reg-cfo/mcd-uluchshat-soobshchenie-dlia-shesti-mln-moskvichej-i-zhitelej-podmoskovia.html>

### **КУБАНЬ 24; ВЛАСОВ АЛЕКСЕЙ; 2019.03.19; КРАСНОДАРСКОЕ МЕТРО: КОПАТЬ ИЛИ НЕ КОПАТЬ?**

До того момента, как губернатор Кубани Вениамин Кондратьев в Instagram опубликовал карту будущих маршрутов и презентовал сам проект, о наземном метро говорили только в теории. Сейчас это уже другой, серьезный разговор. Предлагается, что перевозить горожан по нескольким направлениям будут неплохо зарекомендовавшие себя «Ласточки». Помимо этого, Кондратьев встретился с гендиректором РЖД Олегом Белозеровым и обсудил возможности создания метро. Ранее совместными усилиями властей и госкомпании удалось построить железную дорогу в обход Краснодара. Таким образом, внутригородские рельсы освободились от дополнительной нагрузки, есть все предпосылки для создания нового вида общественного транспорта.

Соавтор проекта «НАЗЕМКА – наземное метро краснодарской агломерации» Михаил Барашков в интервью «Кубань 24» поделился своим мнением по поводу реализации этого проекта.

– О метро говорят очень давно, но наконец-то появились реальные подвижки. Как вам последние новости?

– Это отличная новость. Ранее планировали вообще убрать часть путей (участок от Краснодар-1 до Краснодар-2) из центра города. Это было бы большой ошибкой. На месте путей хотели строить жилые дома – последнее, что нужно городу, это новые жилые дома вместо скоростной магистрали. Сейчас мы пошли в правильном направлении. За основу взяли тот проект, который мы прорабатывали еще несколько лет назад. Он достаточно логичен. Важно и то, что это не сказки вроде канатного воздушного метро. Это реальный технический проект, где прописаны достаточно подробно вторые пути, железнодорожное депо. Я могу сказать, что это позволит в конечном итоге получить что-то похожее на полноценное метро.

– Некоторых людей смущает название «Краснодарское метро». Почему это все-таки метро, потому что есть рельсы?

– Это что-то большее, чем просто городские электрички. Это транспорт, который ходит регулярно и надежно. Пробок не будет, но здесь есть нюанс, потому что поезда будут иметь приоритет над автомобилями, однако они будут соблюдать свой график. Это не будет отличаться от метро, но интервалы будут немного больше, чем в Москве – Краснодару не нужна такая большая частота движения.

– Давайте поговорим о тех трех этапах реализации. Они сохранились такими, как вы и задумывали?

– У нас не было такой последовательности, но в этой есть своя логика. Первый этап – линия с юга на север, проходящая через центр города, вокзал Краснодар-2 и мимо улицы Красной. Она позволит решить много задач, таких как разгрузка мостов через реку Кубань, потому что люди из Адыгеи смогут ездить без пробок на электричке. Точка «А» – в сторону Афипского, мы предлагаем дотянуть ее до Северной (по текущему плану предлагается закончить путь на станцию раньше). Точка «Б» – станция Новотитаровская.

Линия будет проходить мимо Молодежного микрорайона. Это тоже хорошо, потому что там наблюдается тяжелая ситуация с общественным транспортом, постоянные пробки. Там идет активная жилая застройка, и этот проект позволит вывозить людей в центр города. Далее они смогут пересесть на трамвай, на другие виды транспорта.

– Какой их обозначенных этапов самый необходимый и наиболее затратный?

– Первый этап точно самый необходимый. Именно на севере Краснодара фактически нет трамвайного транспорта. Он обрывается к востоку от железной дороги, а к западу его нет вообще. Его строительство малоперспективно, и только железная дорога может спасти положение. На первом этапе построят новые мосты через реку Кубань, мост для второго пути. Там будут заложены автомобильные путепроводы, огромное количество сооружений. Поэтому мы предлагаем перед первым этапом сделать еще и нулевой – постепенно повышать частоту движения, сделать удобные подходы к некоторым станциям. Конечно, там не будет идти речи об интервалах движения электричек в 10-15 минут. Они будут выше, но все равно люди в час-пик смогут нормально выехать их города.

– По каким линиям вы предлагаете реализовать нулевой этап?

– По всем. Без высоких вложений можно сделать простейшие работы вроде навигационных указателей, удобных пересадок на общественный транспорт с электричек. Можно улучшить тарифы, чтобы можно было купить проездной. Это все можно сделать в течение нескольких месяцев. Такой тестовый режим уже даст свои результаты, люди поверят в этот проект и с большим энтузиазмом воспримут его развитие. Жители пригорода и сейчас пользуются городской электричкой, хотя она имеет ряд недостатков. Всего пригородно-городскими электричками ежедневно пользуются около 9 тыс. пассажиров. Самые популярные направления – микрорайон Пашковский, станция Динская, а также поселки Афицкий и Ильский. В декабре 2018 года на эти маршруты ввели дополнительные рейсы. Это логичное развитие проекта городских электричек, отметили тогда представители РЖД. Теперь жители кубанской столицы интересуются, в какие еще районы придет электропоезд, ведь городу-миллионнику, который иногда просто «задыхается» от девятибалльных пробок, необходимо новое транспортное решение.

– Первый этап – Новотитаровская – Северский район. Что насчет второго этапа?

– Надо понимать, что это огромная линия, большое количество станций. Метро, к примеру, строят в темпах один год – одна станция. Тут будет, конечно, намного быстрее. Второй этап – линия от вокзала Краснодар-1 до станции Динской. Чем он интересен? Он проходит через малозастроенные районы, мимо поселка Лорис, которому нужен надежный транспорт, мимо стадиона «Краснодар», где запланирована станция, что тоже большой плюс – люди смогут выезжать после матчей по-человечески, а не так, как сейчас. Еще он проходит мимо перспективного района Знаменского, который тоже недавно презентовали. Там будет большой медицинский кластер. Его проблема в том, что там не запланирован трамвай вообще. Этот район будет транспортной катастрофой. Последняя трамвайная точка находится в Комсомольском микрорайоне в районе Тюляева. Никаких продлений не планируется. Это большой минус. В итоге новый район встанет намертво и забьет все подъездные пути, включая трассу М4 «Дон». В чем же тогда плюс? В том, что этот район зажат между двумя линиями – второй и третьей запланированной очередью наземного метро, и таким образом решится транспортная доступность будущего района.

– Есть ли там линия, планируется достройка? Будут ли строить подход к аэропорту?

– Аэропорт будет относиться к третьему этапу. А так, линия есть везде, и во второй и третьей очереди, не считая линии в аэропорт. Там нет даже терминала, об этом пока рано говорить. Запланировано очень много работ: постройка второго пути, установка современной автоблокировки на линии, чтобы можно было с небольшим интервалом пускать поезда. Множество других работ, таких как пешеходные мосты на станциях или

подземные переходы, которые очень нужны, но не указаны в проекте. Объем работ впечатляющий, несмотря на то, что линия уже есть.

– Можно ли обойтись без второй параллельной линии?

– Нет, без нее нельзя. Без этого поезда будут идти с очень большим интервалом – 40, 50 минут, час. Такое можно запустить в качестве демонстрации, чтобы люди поняли, что это удобно. Интервалы со временем нужно понижать, а потом придется строить автомобильные мосты через железнодорожные пути, потому что они будут блокировать дорогу каждые пять минут.

– Давайте поговорим о третьем этапе.

– Он идет мимо Краснодар-сортировочного в сторону Комсомольского микрорайона и аэропорта. На мой взгляд, хорошо было бы сделать его вторым, а не третьим этапом, потому что он выше по степени востребованности. Там очень плотная застройка, большое количество торговых центров, жилых микрорайонов, потом идет еще аэропорт и новый район Знаменский, который в скором времени будет строиться.

– Многие специалисты по-разному оценивали транспортную ситуацию в Краснодаре, они предлагали свои варианты. Наземная электричка – самый оптимальный?

– Стоит сказать о том, что у Краснодара есть отлично работающий трамвай, который нужно развивать, и лучше на деле. Не стоит говорить годами о новых линиях, а что-то уже реально делать. Нужно увеличивать его обособленность от автомобилей, чтобы он нигде не стоял в пробках. Сейчас это происходит не везде. Если говорить о железной дороге, то у нас в городе уникальная ситуация. Мало где так получается, что поезда проходят прямо через центр города и по главной улице. Это огромная редкость. Многие считают, что это проблема, но это не так. Это удача, потому что, например, в Париже пришлось проделывать множество туннелей под центром города, чтобы поезда туда попали. В Москве тоже в 1930-х годах планировали строить метро, тоже хотели сделать соединение всех железнодорожных линий под центром города, но от этой идеи отказались из-за высокой стоимости. А у Краснодара это все есть, человек уже может приехать в центр города на обычной электричке. Это круто, надо развивать, и ни в коем случае нельзя отказываться от этого.

– Какие удачные примеры реализации городского метро уже есть?

– Конечно, это Москва. В течение последних пяти лет она показала, что из ничего, из промышленной ветки, которая там существовала 100 лет, можно сделать полноценную линию метро. Ее пассажиропоток составляет 1 тыс. 600 человек в сутки. Сейчас то же самое делают с остальными линиями электричек. Никто и не думал, что это может работать как полноценный городской транспорт для жителей пригорода. Москва показала самый удачный в России пример.

В Москве открыли движение пассажирских поездов по МЦК, а позже ввели схему, позволяющую соединить пригород и центр города, – так называемые сквозные диаметры. Именно сейчас, когда население Краснодара активно прирастает, нужны такие же кардинальные меры.

– Где раньше говорили о наземном метро, в Краснодаре или в Москве?

– В Москве это обсуждали уже в 2000-х годах. На западе примеров намного больше. В Цюрихе идеально работает городская электричка, и нет никаких причин, почему это нельзя сделать в Краснодаре. Я настроен оптимистично уже потому, что город не будет реализовывать проект по снятию путей с центра. Это большой плюс, потому что Краснодар не потерял шанс получить скоростной транспорт.

Мнения:

«Это не просто способ перевозки пассажиров. Это способ увеличить транспортную доступность, а значит, повысить производительность труда за счет сокращения времени на дорогу, это способ повысить трудовую мобильность и, соответственно, более

рационально использовать рабочую силу и повысить доходы от транспортной отрасли, если проект будет реализован комплексно».

«Можно обойтись без чего угодно, но опять же, это будет совершенно другой город. Он будет вечно стоять в пробках, будет вечно заторможенным и немобильным. В любом случае город готов – железнодорожное сообщение через Краснодар есть. Эти пути, коридоры внутри города, режутся труднее всего. Трудно сносить дома, чтобы проложить ветку метро. А у нас этого делать не нужно. По крайней мере, в глобальных масштабах».

Видеоверсию интервью с участником общественного движения «Городские решения» Михаилом Барашковым можно посмотреть здесь.

Фото пресс-службы администрации Краснодарского края.

<http://kuban24.tv/item/krasnodarskoe-metro-kopat-ili-ne-kopat-224556>

### **ВЕДОМОСТИ; АРТУР ТОПОРКОВ, ЕЛИЗАВЕТА БАЗАНОВА; 2019.03.20; СТРОИТЕЛЬСТВО СПГ-ТЕРМИНАЛА «НОВАТЭКА» НА КАМЧАТКЕ НАЧНЕТСЯ ЧЕРЕЗ ГОД; ПРАВИТЕЛЬСТВО ТРЕБУЕТ ОТ ЧИНОВНИКОВ ПРОВЕСТИ ВСЕ СОГЛАСОВАНИЯ ПРОЕКТА НЕ ПОЗДНЕЕ КОНЦА 2019 ГОДА**

14 марта распоряжением правительства был утвержден комплексный план реализации инвестиционного проекта «Морской перегрузочный комплекс сжиженного природного газа в Камчатском крае». «Ведомости» ознакомились с документом, его подлинность подтвердили собеседник в аппарате правительства и федеральный чиновник.

План требует от всех ведомств максимально быстро провести все процедуры, необходимые для начала реального строительства. На подготовку всей базовой документации, включая выдачу требований к строительству, подготовку разрешений и заключения технологического аудита инвестпроекта, ответственным ведомствам дано время до конца марта. В этот же срок отдельным актом правительства должны быть официально расширены границы ТОР «Камчатка»: они будут включать в себя часть акватории бухты Бечевинская и земельный участок, где планируется строить терминал.

Проектную документацию на строительство до октября должен подготовить оператор строительства, 100%-ная «дочка» «Новатэка» ООО «Новатэк-Камчатка». В течение последнего квартала 2019 г. она пройдет госэкспертизу, чтобы уже в начале 2020 г. «Новатэк» получил разрешение на строительство перегрузочного комплекса. Завершить строительство первого пускового комплекса от «Новатэка» требуется в 2022 г., второго – в 2023 г.

Впервые об идее строительства перевалочного терминала на Камчатке «Новатэк» сообщил в августе 2017 г. Предполагаемые сроки строительства – до 2023 г. включительно, позднее называл предправления «Новатэка» Леонид Михельсон. Общая мощность терминала составит до 21,7 млн т в год. Стоимость проекта – около 108 млрд руб., из которых на инвестиции «Новатэка» и возможных партнеров приходится 70 млрд руб. Еще 38 млрд должно быть выделено из бюджета. Определить источники финансирования строительства объектов федеральной собственности (подходной канал, причал, объекты безопасности мореплавания) министерствам поручено до конца III квартала этого года, следует из документа. Затраты будут заложены в проект бюджета 2020-2022 гг.

Правительство рассчитывает, что на полную загрузку перевалочный терминал выйдет уже в 2026 г., что «позволит увеличить объем перевозки по Северному морскому пути с 9,7 млн т в 2017 г. до 31,7 млн т». В 2023-2025 гг. «Новатэк» планирует поэтапный запуск трех очередей своего второго завода по сжижению газа – «Арктик СПГ – 2». С учетом уже работающего «Ямал СПГ» суммарная мощность проектов «Новатэка» в 2026 г. будет составлять около 38 млн т СПГ в год.

Для «Новатэка» строительство перевалочного терминала на Камчатке – один из способов оптимизировать транспортные расходы, связанные с доставкой СПГ в Азиатско-

Тихоокеанский регион, который компания рассматривает как один из целевых рынков. Перевалка СПГ с танкера ледового класса на обычный по сравнению с прямой доставкой СПГ в Азию может снизить стоимость транспортировки газа на \$0,2/MBTU, следует из материалов «Новатэка». При перевалке 21,1 млн т СПГ это дает экономию около \$225 млн в год.

Кроме того, появление перевалочного пункта сокращает транспортное плечо, на котором «Новатэку» придется использовать танкеры ледового класса, которые заказываются судовладельцами под соглашения долгосрочного фрахта с российской компанией. Для проекта «Ямал СПГ» на южнокорейской DSME было заказано 15 танкеров типа Yamalmax повышенного ледового класса Arc7 (общая стоимость заказа оценивалась в сумму около \$5,5 млрд. – «Ведомости»). В конце прошлого года «Новатэк» подписал с верфью «Звезда» соглашение о резервировании мощностей для строительства еще 15 таких газозовов. На одно судно из серии уже заключен договор фрахта с «Совкомфлотом», сообщила компания. В справке к распоряжению правительства указывается, что проект терминала на Камчатке обеспечит строительство лишь 10 таких судов.

«При очень большом желании, может быть, все операции и возможно выполнить за две недели, поскольку минимального срока в нормативных актах на их проведение не установлено», – отмечает адвокат, советник коллегии адвокатов «Муранов, Черняков и партнеры» Ольга Бенедская: но такой вариант нельзя назвать нормой. Только подготовка пакета документов о проверке инвестпроектов занимает обычно до 45 календарных дней, отмечает она, а для проведения аудита сложных проектов допускается увеличение этого срока еще на 15 дней. «Сделать полноценную, качественную проработку документации за две недели вряд ли возможно», – предполагает юрист.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/03/19/796814-spg-terminala-novateka>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.19; МОРСКОЙ ПОРТ ПЛАНИРУЕТСЯ ПОСТРОИТЬ В КАЛМЫКИИ, ИНВЕСТИЦИИ ОЦЕНИВАЮТСЯ В 41,3 МЛРД РУБ**

Незамерзающий морской порт на Каспии с грузооборотом около 22,5 млн тонн в год планируется построить в Лагани (Калмыкия), капитальные затраты составят 41,3 млрд рублей, следует из материалов правительства республики, предоставленных «Интерфаксу» пресс-службой главы Калмыкии.

Проект одобрен правительством региона.

По информации, опубликованной на сайте правительства республики, АО «Порт Лагань» (инициатор проекта – ИФ) уже достигло договоренностей с двумя крупнейшими строительными компаниями Китая. Со ссылкой на генерального директора АО «Порт Лагань» Виталия Дагинова уточняется, что POLY Group и China Energy Engineering Group International готовы подготовить проектно-сметную документацию для порта и приступить к строительству уже в этом году. Визит китайских партнеров в Азов и Лагань ожидается в апреле этого года.

Согласно предоставленным «Интерфаксу» материалам, общий срок строительства порта – 4,5 года. Строительство будет вестись в два этапа. Длительность первого составит 35 месяцев и предполагает инвестирование 28,78 млрд рублей; второго – 19 месяцев с капиталовложениями в объеме 12,52 млрд рублей. В состав первой очереди проектируемых гидротехнических сооружений входят: пять причалов для контейнеров, шесть причалов зерна, восемь причалов генеральных грузов, один вспомогательный причал, один причал портофлота. В состав второй очереди – пять причалов контейнерных грузов, два причала рефрижераторных грузов, два причала для перегрузки шрота, четыре причала для перегрузки зерна.

На первом этапе грузооборот порта составит 12,5 млн тонн в год, в частности будет обрабатываться 5 млн тонн зерна, 0,5 млн тонн растительного масла, 5 млн тонн контейнерных и 2 млн тонн генеральных грузов.

Создание порта предполагает организацию 4 тыс. рабочих мест.

Как отмечается, морской порт Лагань будет иметь ряд конкурентных преимуществ по сравнению с расположенными в Каспийском регионе портами Астрахань и Оля. Благодаря климатическим условиям это будет практически незамерзающий порт, способный работать круглый год. Отмечается также и благоприятное транспортно-географическое положение будущего порта относительно международного транспортного коридора «Север-Юг».

Со ссылкой на В.Дагинова уточняется, что в настоящее время поток грузов из Китая в Европу составляет порядка \$600 млрд в год, «при этом почти все грузы отправлены мимо России, в т.ч. и по транспортному коридору Трасеса, который использует Каспийское море». Предполагается, что порта Калмыкии сможет существенно сместить акцент транспортировки грузов из Китая.

Согласно данным системы «СПАРК-Интерфакс», АО «Порт Лагань» было зарегистрировано в Элисте в 2017 году с уставным капиталом в 2 млн рублей. АО специализируется на транспортной обработке грузов, на 100% принадлежит ООО «Лагань Логистик» (Лагань). Эта компания специализируется на деятельности морского пассажирского транспорта и имеет уставный капитал в 2 млн рублей. Общество принадлежит Артему Федякову (69,5%), В.Дагинову (30%) и Елене Аристеевой (0,5%).

### **ТАСС; 2019.03.19; ВЛАСТИ СЕВАСТОПОЛЯ ОБРАТИЛИСЬ В МИНТРАНС РФ С ПРОСЬБОЙ ВЗЯТЬ НА БАЛАНС СЕВМОРПОРТ**

Власти Севастополя направили в **Минтранс** РФ обращение с просьбой взять на баланс Севастопольский морской порт. Это позволит обеспечить его эффективную работу, сообщил ТАСС губернатор города Дмитрий Овсянников.

«Я обратился к министру транспорта, в настоящий момент данное обращение рассматривается. О сроках пока говорить сложно. Хотелось бы добиться развития данного юридического лица в составе подведомственного учреждения **Минтранса** России», – сказал он.

Ранее на пресс-конференции в Москве Овсянников заявил, что это могло бы обеспечить развитие порта. «Перспективы [развития порта Севастополя] связываем со взаимодействием с Сирией, с перевалкой специальных грузов по линии Ростеха. Мне кажется, что ключевой могла бы стать передача Севморпорта в федеральную собственность, в ведение **Минтранса** России с тем, чтобы обеспечить соответствующую загрузку такого специализированного учреждения. Правительство Севастополя не может быть эффективным собственником такого ключевого предприятия для города», – считает Овсянников.

Он отметил, что большое внимание правительство города уделяет развитию гражданской составляющей портовой инфраструктуры. «Это причалы, пирсы. Часть из них – 14 – находятся уже в федеральной целевой программе, дополнительно еще столько включаем. Это все будет стимулировать пассажирское движение и сообщение, особенно вдоль Севастополя», – пояснил губернатор.

ГУП «Севастопольский морской порт» создано в июне 2014 года, после воссоединения Крыма с Россией. В его состав вошла вся морская инфраструктура Севастополя, связанная с грузовыми и пассажирскими перевозками. Территориально порт размещен на нескольких производственных участках в разных бухтах города. Власти Севастополя рассчитывали, что загрузка порта будет обеспечена благодаря новым контрактам на грузовые перевозки, в том числе в рамках соглашения с сирийской провинцией Тартус.

<http://tass.ru/ekonomika/6235825>

### **ТАСС; 2019.03.19; ВЛАСТИ СЕВАСТОПОЛЯ РАССЧИТЫВАЮТ НАЙТИ ОПЕРАТОРА ДЛЯ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК В СИРИЮ ДО КОНЦА ГОДА**

Компанию-оператора, которая займется грузовыми перевозками из Севастополя в Сирию, планируется найти до конца 2019 года, сообщил ТАСС губернатор Дмитрий Овсянников. Ранее планировалось начать перевозки в феврале.

«Перевалка [грузов] идет прежде всего силами коммерческих перевозчиков. <...> [Найти коммерческих операторов для перевозок в Сирию] в течение 2019 года – наша задача. Мы в начале года определили эти приоритеты – запустить пилотные проекты. Перевалка зерна уже шла в прошлом году, в этом году мы хотим увеличить объемы перевалки зерна в три-четыре раза по сравнению с 2018 годом», – сказал Овсянников.

Он уточнил, что со стороны РФ планируется поставлять зерно, строительные материалы, из Сирии – фрукты, овощи, продукты питания, также рассматривается вариант импорта лекарств. «Мы сделали первый шаг – заключили соглашение [о сотрудничестве с сирийской стороной]. И как только определим коммерческих операторов, мы эти направления будем развивать», – отметил губернатор.

Овсянников добавил, что власти города также надеются увеличить загрузку порта после запуска железнодорожных перевозок через Керченский пролив.

В январе российская делегация, в которую вошел губернатор Севастополя Дмитрий Овсянников, побывала с визитом в Сирийской Арабской Республике. Власти Севастополя и сирийской провинции Тартус подписали соглашение о сотрудничестве. Одно из направлений совместной работы – организация грузовых перевозок. Предполагалось, что это позволит также обеспечить загрузку Севастопольского морского порта, объем перевалки в котором из-за санкций в последние годы упал в несколько раз.

<https://tass.ru/ekonomika/6236772>

### **ПРАЙМ; 2019.03.19; «РОСМОРПОРТ» МОЖЕТ ПРОДАТЬ ГТЛК 75% В УК ПОРТА ТАМАНЬ, ЕСЛИ ТАКОЕ РЕШЕНИЕ ПРИМЕТ КАБМИН**

ФГУП «Росморпорт» может продать Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК) 75% из своей 100% доли в «РМП-Тамань» (управляющая компания сухогрузного района порта Тамань), если подобную модель проекта порта утвердит правительство РФ, сообщили РИА Новости в пресс-службе «Росморпорта».

Минтранс РФ в марте направил в правительство предложения по созданию сухогрузного района порта Тамань. Позднее СМИ со ссылкой на источники сообщили, что ГТЛК может получить 75% управляющей компании сухогрузного района порта Тамань «РМП Тамань», а затем эти 75% должны быть проданы разным стратегическим инвесторам – КРУ, СУЭК, «Металлоинвесту», а также РЖД.

«В целях ускорения реализации проекта прорабатывается возможность на первом этапе до подписания концессионного соглашения ПАО «ГТЛК» выступить в качестве стратегического инвестора и войти в уставный капитал ООО «РМП-Тамань», выкупив часть доли в размере 75% у ФГУП «Росморпорт». ...Параметры дальнейшей реализации проекта, в том числе вхождение ПАО «ГТЛК» в уставный капитал ООО «РМП-Тамань», окончательный состав инвесторов проекта будут определены после согласования правительством РФ организационно-правовой и финансовой моделей проекта», – сообщили РИА Новости в пресс-службе «Росморпорта».

Представители российского предприятия также сообщили, что о своих намерениях участвовать в проекте сухогрузного района Тамани в качестве стратегических инвесторов заявили ОАО «РЖД», ООО «Металлоинвест», АО «СУЭК», АО «УК «Кузбассразрезуголь» и ряд других компаний.

Мощности морских портов РФ, согласно утвержденному правительством комплексному плану модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, должны быть увеличены к 2024 году до 1,3 миллиарда тонн грузов. В частности должны быть

реализованы такие проекты, как строительство портов «Тамань» (Краснодарский край) и угольного терминала «Лавна» (Мурманск), строительство специализированного угольного перегрузочного комплекса в бухте Мучке (Дальний Восток) и ряд других. Ввод в эксплуатацию первой очереди СР порта Тамань мощностью 62 миллиона тонн в год планируется в 2024 году. Потенциальным концессионером проекта выступает ООО «РМП-Тамань», 100% долей в уставном капитале которого на сегодня принадлежит ФГУП «Росморпорт».

### **ПРАЙМ; 2019.03.19; ОСК ПО-ПРЕЖНЕМУ НАДЕЕТСЯ ЗАКРЫТЬ ДО 31 МАРТА СДЕЛКУ ПО ПРОДАЖЕ ФИНСКОЙ ВЕРФИ ARCTECH**

Объединенная судостроительная корпорация (ОСК) по-прежнему надеется закрыть до 31 марта сделку по продаже финской верфи Arctech Helsinki Shipyard, сообщил глава ОСК Алексей Рахманов на пресс-конференции в рамках презентации коллекции моделей кораблей из фондов Музея современной истории России, отреставрированных при поддержке ОСК.

Судоверфь Arctech Helsinki Shipyard в настоящий момент на 100% принадлежит ОСК, находящейся под санкциями ЕС и США. Верфь специализируется на оборудовании для арктического региона, занимается строительством ледоколов и других специальных судов, а также кораблей обеспечения платформ.

«Что касается финской верфи, мы в общем находимся на финальных этапах согласования всех документов, нам осталось сделать несколько процедур в отношении предлагаемого нам в качестве оплаты российского актива и мы надеемся, что в конечной своей форме мы сделку закроем до 31 марта текущего года. Как только закроем сделку, обязательно о ней расскажем с учетом опять же позиции покупателя», – сказал Рахманов.

В конце октября 2018 года газета «Коммерсант» со ссылкой на источники писала, что новыми владельцами финской верфи ОСК могут стать экс-замминистра транспорта, бывший глава Росморречфлота Виктор Олерский и совладелец «Водохода» и «Пола Групп» Ришат Багаутдинов. В ноябре Рахманов сообщал журналистам, что ОСК рассчитывает не позднее конца февраля 2019 года завершить сделку по продаже Arctech. Он уточнял, что ОСК может получить за верфь денежные средства и Невский ССЗ. При этом в январе глава ОСК сообщил, что закрытие сделки ожидается в первом квартале.

ОСК – крупнейшая судостроительная компания России, создана в 2007 году со 100% акций в федеральной собственности. В холдинг входит около 40 предприятий и организаций отрасли. В настоящее время на базе ОСК консолидирована большая часть отечественного судостроительного комплекса.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.19; FESCO В 2019 Г. ПЛАНИРУЕТ ПРИОБРЕСТИ 1 ТЫС. ПЛАТФОРМ, ПОРЯДКА 500 КОНТЕЙНЕРОВ**

ПАО «Дальневосточное морское пароходство» (МОЕХ: FESH) (ДВМП, головная компания транспортной группы FESCO) планирует в 2019 году приобрести 1 тыс. платформ и 500 контейнеров, заявил журналистам президент FESCO Александр Исурин в кулуарах «Международного железнодорожного конгресса 2019».

«До тысячи (платформ – ИФ)», – сказал А.Исурин, отвечая на вопрос о планах закупки платформ на 2019 год.

«Это наш ключевой рынок, покупать будем в этом году, в следующем году. Мы верим в развитие этого рынка и транзита, поэтому в вагоны нужно будет инвестировать», – добавил он, уточнив, что с момента заказа вагонов проходит минимум 4-5 месяцев до начала поставок.

Кроме того, в текущем году FESCO планирует пополнить парк контейнеров. «До 500 контейнеров по инвестпрограмме (планируется купить в 2019 году – ИФ) у китайских

производителей. Я не думаю, что кто-нибудь готов конкурировать с ними в производстве контейнеров», – сказал он.

А.Исурин не стал озвучивать общий объём инвестпрограммы на 2019 год, обозначив ее основные направления. «Основные инвестиции – в инфраструктуру и обеспечение производственной безопасности, это наши проекты Health, Safety and Environment, прежде всего в порту и терминалах. Второе – это регламентные работы: колёсные пары, доковый ремонт судов. Третье – это инвестиции в увеличение провозных мощностей. И четвёртое – особняком стоят инвестиции в электронные технологии», – сообщил глава FESCO.

### **ТАСС; 2019.03.19; СУДНО SEAGRAND («СИГРАНД»), КОТОРОЕ ВРЕЗАЛОСЬ В МОСТ В ЮЖНОКОРЕЙСКОМ ПОРТОВОМ ГОРОДЕ ПУСАН, АРЕСТОВАНО**

Судно Seagrand («Сигранд»), которое врезалось в мост в южнокорейском портовом городе Пусан, арестовано и должно передать свой груз, чтобы встать на ремонт мачты в Южной Корее. Об этом сообщил во вторник ТАСС представитель компании-оператора «Гранд Шиппинг».

28 февраля российское судно Seagrand водоизмещением 6 тыс. тонн врезалось в участок между опорами моста в Пусане, получив повреждения и, по данным корейских СМИ, пробило в мосту дыру размером пять на пять метров. Перед этим, отходя от причала, судно поцарапало пришвартованную рядом яхту. В результате инцидента никто не пострадал, капитан задержан южнокорейскими властями. Ранее сообщалось, что в Пусане будет восстановлена только поврежденная столкновением мачта, а для основного ремонта компания планирует направить теплоход в Китай.

«Судно под арестом, решается вопрос перегруза имеющегося груза на борту назначением на Владивосток. Это нужно для того, чтобы поставить судно в ремонт в Пусане по требованию регистра (Российский морской регистр судоходства – прим. ТАСС) и властей Южной Кореи», – сказал собеседник агентства.

По словам представителя «Гранд Шиппинг», с командой сейчас все в порядке, они обеспечены продуктами, водой и топливом. Однако, им приходится ежедневно ездить на допросы корейских органов правопорядка. Капитан остается под стражей.

Ранее представитель оператора объяснил инцидент тяжелыми условиями швартовки, небольшим пространством для маневра и течением, которые помешали капитану избежать столкновения. Судно было застраховано, при этом ремонтировать повреждения моста будут за счет компании.

### **РОССИЙСКОЕ СУДОХОДСТВО; 2019.03.19; «КАНАЛ ИМЕНИ МОСКВЫ» ОПУБЛИКОВАЛ НОВЫЙ ПОРЯДОК ПРОХОЖДЕНИЯ МАЛОМЕРНЫХ СУДОВ В МОСКОВСКОМ БАССЕЙНЕ**

«Канал имени Москвы» опубликовал новый порядок прохождения маломерных судов через гидротехнические сооружения в Московском бассейне

Как говорится в сообщении, при прохождении маломерных судов через шлюзы Московского бассейна учреждение руководствуется:

Правилами пропуска судов через шлюзы внутренних водных путей, утвержденными приказом **Минтранса** России от 03.03.2014 г. №58.

Правилами плавания по внутренним водным путям, утвержденными приказом **Минтранса** России от 19.01.2018 г. №19

Правилами движения и стоянки судов в Московском бассейне внутренних водных путей Российской Федерации, утвержденными Приказом **Минтранса** России от 05.04.2017 г. №137.

Отменена процедура регистрации в ФГБУ «Канал имени Москвы» с присвоением регистрационного номера и предоставлением ранее требуемых документов. Личное посещение административного здания ФГБУ «Канал имени Москвы» не требуется.

Соответствующие изменения внесены в Приказ «О пропуске маломерных судов» ФГБУ «Канал имени Москвы» и опубликованы на сайте.

Для обеспечения безопасности судоходства, планирования и упорядочения пропуска маломерного флота через судоходные гидротехнические сооружения совместно с судами и составами, подлежащими диспетчерскому регулированию, а также для корректной идентификации маломерных судов и своевременного информирования их капитанов и владельцев о нештатных ситуациях, рекомендуется предоставлять в Службу регулирования движения судов ФГБУ «Канал имени Москвы» сведения о маломерном судне в форме извещения о намерении прохода через шлюзы в течение всей навигации.

Рекомендуемый состав передаваемой информации в извещении:

- название судна;
- бортовой номер;
- габариты судна (длина, ширина);
- флаг государства;
- фамилия имя отчество судовладельца;
- контактные данные (электронная почта, номер телефона).

В ФГБУ «Канал имени Москвы» отметили, что вся актуальная информация будет публиковаться на сайте в разделе «Пропуск маломерных судов».

Нововведения значительно упростят процедуру извещения о прохождении шлюзов, снизят документооборот и, главное, избавят судовладельцев и судоводителей от необходимости лично приезжать в офис ФГБУ «Канал имени Москвы» с соответствующими бумагами. Паспортные данные, нотариально заверенные копии и другие документы теперь не требуются. Присвоенный извещению номер будет направляться владельцу маломерного судна и в Службу регулирования движения судов ФГБУ «Канал имени Москвы». Этот номер позволит обновлять информацию о судах в электронной базе. Предварительное получение данных даст возможность диспетчерам оптимизировать процесс прохождения через шлюзы, а также предотвратить риски, связанные с безопасностью судоходства (в чрезвычайной ситуации специалисты смогут оперативно идентифицировать судно).

<http://rus-shipping.ru/ru/law/news/?id=36604>

### **КОММЕРСАНТЪ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2019.03.20; «ПОКА САМОЛЕТ НЕ ЛЕТАЕТ – ОН ПОЛНОСТЬЮ БЕЗОПАСЕН»; БЛИЦИНТЕРВЬЮ**

О безопасности полетов и причинах авиапроисшествий “Ъ” рассказал заместитель председателя Межгосударственного авиационного комитета (МАК) Сергей Зайко.

- Способна ли повсеместная остановка эксплуатации и дополнительное расследование в отношении самолетов Boeing 737 MAX после катастроф Ethiopian Airlines и Lion Air реально повлиять на безопасность полетов?

- Пока самолет не летает – он полностью безопасен. И в этом смысле принятые меры, безусловно, безопасность повышают, но, разумеется, не решают проблемы в целом. Случаи приостановки эксплуатации типов воздушных судов в истории были. В вооруженных силах это вообще стандартная процедура – остановить полеты данного типа до выяснения деталей. Но в ВВС остановка полетов – это в том числе и экономия бюджета, а в случае с коммерческой авиацией – огромные убытки.

Ясно, что жизнь пассажира не должна подвергаться опасности ни при каких обстоятельствах, и при малейших подозрениях необходимо делать все, чтобы предотвратить трагедию, даже если это будет «перестраховкой». И здесь речь идет уже не только о технической стороне вопроса, но и о доверии общества. Говорить о достаточности разработанных мер невозможно, по крайней мере, до выяснения обстоятельств последней катастрофы, но есть основания полагать, что разработчик и авиационные власти предпринимают все необходимые меры для предотвращения

катастроф, подобных индонезийской. И эти меры касаются не только технических решений, но и подготовки экипажей.

- Вы видите улучшение в области безопасности полетов в РФ?

- МАК регулярно проводит ее анализ и публикует результаты. По данным IATA (Международной ассоциации воздушного транспорта), за 2017 год количество авиационных происшествий на миллион полетов в коммерческой авиации в регионе СНГ составило 4,13. В Северной Америке – 0,57, в Европе – 0,67. Больше, чем в РФ, происшествий только на африканском континенте – 6,87. Хотя нужно признать, что предыдущие пара-тройка лет были весьма удачными для российской гражданской авиации, где нам посчастливилось не получить ни одного происшествия на тяжелых транспортных самолетах при пассажирских перевозках. К сожалению, 2018 год прервал эту краткую передышку. А ситуация с безопасностью полетов вертолетов и, как раньше называли, «легкомоторной авиации», то есть авиации общего назначения (АОН), передышки не дает уже давно – здесь тенденция к росту аварийности почти ежегодная.

- С чем связана основная причина происшествий в РФ в области АОН и вертолетных перевозок?

- Причины и обстоятельства происшествий всегда разные, а вот факторы, к сожалению, повторяются. Как уже много раз говорилось, основным (более 75% случаев) остается так называемый человеческий фактор. Это подготовка и экипажа, и технического персонала, и аэродромных служб и т. д.

При этом, хотя в АОН большие проблемы, не все так однозначно. Нельзя говорить, что здесь «много» происшествий. Например, в США их ежегодно больше тысячи. Только в прошлом году в стране в катастрофах с АОН погибло 330 человек! При этом в США более чем из тысячи происшествий с АОН расследуется только около 300, и в основном связанные с жертвами. И результаты этих расследований ограничиваются несколькими страницами фактической информации, не более того.

Необходимо учитывать не абсолютные цифры, а количество происшествий, например, на число полетов. Но для нас этот показатель недоступен, так как мы не знаем, сколько летают. Контроль существует, но он явно недостаточен, о чем мы регулярно говорим в отчетах, и, соответственно, сложно оценить общий уровень безопасности полетов в АОН. Проблем здесь немало: летают пьяными, заправляются низкокачественным топливом, воздушные суда не имеют сертификатов, отсутствует летная годность, у пилотов нет легальных свидетельств, все это происходит регулярно. Но запретительными мерами проблему не решить.

Ужесточение контроля – это, конечно, хорошо, но необходимо параллельно упрощать механизмы владения и использования летательных аппаратов в АОН. Эта область может стать мощным драйвером развития экономики, особенно в регионах. А запретительные меры лишь усугубят ситуацию, окончательно загнав сегмент в «партизанские леса». АОН – сфера энтузиастов и любителей неба. Не надо им мешать при условии, что обеспечена безопасность жизни и имущества третьих лиц, это мое личное мнение.

- Существующий уровень развития авиатехники снижает роль человеческого фактора в катастрофах или наоборот?

- Безусловно, снижает, но порождает другую проблему. Человек в кабине от задачи управления все больше переходит к задаче мониторинга и вмешательства по мере необходимости, а это принципиально разные вещи – процессуально, физически, физиологически. Соответственно должны быть и другие подходы к организации, подготовке пилотов, системе индикации и т. д. Растущий уровень автоматизации приводит к необходимости фундаментально переопределить всю систему человек-самолет-среда, по крайней мере до того, как мы перейдем к полностью беспилотной авиации, что рано или поздно произойдет, нравится это кому-то или нет.

- Дорого сегодня расследовать авиапроисшествия?

- Во-первых, самое ценное в этом процессе – это люди. Набрать специалистов «с улицы» не получается. Это многолетняя подготовка, учебные курсы, опыт. Второе – это постоянные командировки. А сколько стоит сейчас авиабилет, объяснять не надо, особенно, когда надо лететь «сегодня». Ну и лабораторное оборудование, конечно. Недавно мы ввели в строй новую лабораторию, для которой закуплено более 200 единиц различного оборудования и техники. Она стала частью нового научно-исследовательского центра. На сравнительно небольшой площади нам удалось сконцентрировать уникальный состав приборного и программно-аппаратного комплекса для работы с различными носителями информации и для анализа данных. Это в первую очередь, разумеется, оборудование, предназначенное для работы с бортовыми регистраторами.

- Сколько стоит содержать лабораторию?

- Стоимость современного бортового регистратора составляет \$20-40 тыс., программного обеспечения – \$15 тыс., и таких установок несколько, и в каждой разная «начинка», которую постоянно приходится докупать и совершенствовать. Каждый год на рынке появляются новые модификации самолетов, вертолетов, бортовых регистраторов, оборудования. МАК постоянно контактирует с производителями, зарубежными коллегами, обменивается информацией, ездит на учебные курсы, семинары.

Поэтому затраты только на поддержание лаборатории на современном уровне оцениваются в сумму более 10 млн руб. в год. Разумеется, в таких странах, как США, Франция, Великобритания, бюджет подобных организаций в десятки раз больше и возможности по оснащению не в пример богаче. Но нам удалось собрать минимальное необходимое оборудование, а все остальное разработали сами благодаря энтузиазму и таланту наших специалистов. Именно в МАК была создана уникальная лаборатория по восстановлению информации с разрушенных электронных компонентов.

- Удалось ли улучшить работу с черными ящиками?

- Когда раньше мы имели дело с регистратором, даже разрушенным, мы могли достать, например, магнитную ленту, склеить ее, скопировать запись, или же достать модуль памяти – печатные платы с микросхемами, подключить их к устройству копирования и получить данные. Никакой производитель регистраторов не предоставляет инструментов и методов для копирования данных, когда разрушена печатная плата, или тем более микросхема памяти. Сегодня МАК это делает. Такая работа чрезвычайно востребована, потому что методики МАК подходят и для восстановления данных с других электронных устройств – приборов спутниковой навигации, фото-видеокамер, телефонов, бортовых компьютеров и т. д.

Расследование – процесс, где любая крупица информации может дать зацепку, особенно когда происходит катастрофа с легким самолетом и вертолетом, на которых обычно вообще никаких регистраторов не стоит. Новая лаборатория позволяет производить съемку места события с последующей трехмерной реконструкцией, что, безусловно, сильно экономит время и повышает качество материала для анализа. А ресурсы лаборатории по работе с «нетрадиционными» источниками информации в случае происшествий с малой авиацией (АОН) вообще открыли исследователям новый пласт возможностей для более достоверного определения последовательности событий при минимуме доступной информации.

- Кто сейчас пользуется услугами лаборатории МАК?

- Практически все авиационные происшествия, которые происходят в России с гражданскими воздушными судами, так или иначе проходят через нее. Кроме того, в МАК постоянно обращаются за содействием коллеги из различных структур, в том числе и в рамках уже известных всем случаев по линии Минобороны, Следственного комитета и других. Разработанные нами методики и программное обеспечение уникальны в своем роде, и сидеть на них как собака на сене мы не собираемся. МАК как международная организация, действует в интересах всех государств-участников соглашения. За последние

годы МАК проводил расследования событий с азербайджанскими воздушными судами, с самолетами Армении, Беларуси, происшествий в Киргизии, Таджикистане. Около 20% всех исследований в лаборатории МАК за последний год, например, было проведено в интересах Казахстана.

- Из каких источников финансируются расследования?

- Бюджет МАК состоит из взносов государств, которые, аналогично ИКАО, формируются соразмерно объему авиаперевозок.

- Чем отличается организация расследования авиапроисшествий за рубежом?

- Базовые принципы одинаковые. Все руководствуются стандартами ИКАО, где описаны правила проведения расследований. Основным является принцип независимости органа расследования от органов исполнительной, судебной власти, правоохранительных структур. МАК, как и еще 15 организаций по всему миру, объединены в Ассоциацию безопасности на транспорте (ITSA).

Расследование обычно проводит независимый орган государства, на территории которого случилось происшествие. Государства-участники (государство авиакомпании, регистрации воздушного судна, государство-производитель или разработчик самолета, двигателя) назначают уполномоченного представителя и советников. Государство, чьи граждане погибли, также имеет право назначить наблюдателя. Эта международная группа обычно достаточно слаженно работает. Разработчики и производители оказывают поддержку.

- Как МАК устанавливает причины и факторы, приведшие к катастрофе?

- Мы стараемся обращать пристальное внимание на так называемые системные факторы: какая законодательная база разработана, какие нормативные документы существуют, как и почему неподготовленный персонал был допущен, кто должен был за этим проследить, какие меры по предупреждению попадания в опасные ситуации разработаны и как они внедрены. Сейчас вся основная работа, направленная на повышение уровня безопасности полетов, должна вестись на предупреждение, выявление реальных и потенциальных недостатков, оценку и минимизацию рисков.

Расследование – важный элемент в системе обеспечения безопасности полетов, но семьям погибших этого не объяснишь. Что толку с того, что авиакомпании закрываются после катастроф? Превентивные меры необходимо принимать до наступления таких событий. Именно на превентивный подход нацелено подавляющее большинство рекомендаций МАК, разрабатываемых по результатам расследований авиационных происшествий, а также на основе анализа мирового опыта.

- В США процесс расследования устроен иначе?

- В США система функционирует очень слажено: там проводится огромная работа именно по инцидентам и даже по добровольным сообщениям пилотов. Такая практика складывалась долгие годы, в какой-то момент ей даже не доверяли. Но сейчас в США на условиях анонимности можно сообщить, что произошло, не опасаясь, что к тебе тут же придет ФБР с проверкой.

В РФ такая система не работает, поскольку на любой чих приходит следственный комитет и все заканчивается. У нас исторически все принято скрывать и замалчивать. Профилактическая работа по выявлению предвестников авиапроисшествий ведется очень слабо – свидетельство тому регулярное «выявление грубых нарушений у авиакомпаний» уже после происшествий. Но именно эта базовая составляющая позволяет повысить качество безопасности полетов.

- В практике МАК были случаи, когда отсутствие профилактики приводило к катастрофам с жертвами?

- Да, есть несколько примеров, когда отсутствие расследования и доклада о событиях приводили к печальным последствиям. Например, случай с L-410, когда был отказ на земле – винт перешел на отрицательную тягу. Если бы этим случаем занялись раньше, то

жертв (15 ноября 2017 года разбился самолет «Хабаровских авиалиний», погибли шесть человек.- “Ъ”), возможно, удалось бы избежать. Аналогичная история произошла в 2009 году в Иране с Ту-154, когда двигатель развалился в воздухе. Более чем за полгода до катастрофы на Ту-154 в Пулково был такой же инцидент, но на земле. Его изучением занимались спустя рукава, промышленность сунула голову в песок. Никто не дал рекомендаций. В результате – 168 трупов и, затем фактически прекращение эксплуатации данного типа самолета. Поэтому нерасследованные события, в конечном счете, рано или поздно «выстреливают».

- Насколько выполняются рекомендации, выдаваемые МАК по результатам расследований?

- Уровень реализации рекомендаций низкий, но за последние годы все же что-то удалось сделать. Разработаны и реализованы оперативные рекомендации по катастрофам L-410 и Ан-148. Долгое время МАК рекомендовал маркировать ЛЭП во избежание столкновения с проводами. В 2017 году были внесены изменения в федеральные авиационные правила – новые ЛЭП будут маркироваться. Это капля в море, но хоть что-то, работа продолжается. С 2000-х годов МАК неоднократно рекомендовал разработать в государствах целевые комплексные программы по всем аспектам влияния человеческого фактора на безопасность полетов, проводить подготовку и исследование человеческого фактора при полетах в сложных пространственных положениях – лед тронулся. Положительные сдвиги, безусловно, есть, но в области подготовки авиационного персонала у нас все еще большие проблемы.

- ИКАО также требует от государств внедрения государственной программы по безопасности полетов. Эти рекомендации выполняются?

- В рамках ИКАО и ее комиссий существуют рабочие группы по различным направлениям, состоящие из энтузиастов и специалистов разных стран, которые и занимаются разработкой и сопровождением так называемых стандартов и рекомендуемой практики. Специалисты МАК активно участвуют в этом. Внедрять правила необходимо потому, что часто национальные законодательства отстают от международных. Соответствовать последним не так просто, как кажется. Основа ИКАО – это Чикагская конвенция о международной гражданской авиации. Этот документ – всего несколько страниц, зато к нему есть 19 приложений, иногда многотомных, плюс несколько сотен действующих руководящих и инструктивных документов. Все это ко всему прочему еще меняется и дополняется на регулярной основе.

В задачу ИКАО сегодня, помимо прочего, входит мониторинг того, как все эти изменения находят отражение в законодательной базе государств, как эти стандарты исполняются, кто за этим следит в государствах, и т.д. Для этого ИКАО проводит регулярные проверки и указывает на выявленные недостатки.

- В российской системе безопасности полетов много недостатков?

- Хватает. В среднем по нашему региону процент имплементации стандартов ИКАО составляет 66%. Данный показатель является композитным – составляется по результатам исследования восьми областей и восьми критических элементов и постоянно меняется в зависимости от того, какие меры государство принимает по исправлению ситуации.

Показатель России не велик и не мал, на общемировом уровне. Но, если ориентироваться не на слаборазвитые и развивающиеся страны, а, например, на Европу, то там для государств-членов EASA средний показатель превышает 82%, у лидеров – более 90%. У России – 71%.

- В какой области российская система требует доработки?

- РФ проходила аудит ИКАО в 2008, затем в 2014-2015 годах. Лучший показатель (84%) сегодня у системы расследования авиапроисшествий, и это, кстати, намного выше общеевропейского уровня. Худшие показатели зафиксированы в областях «выдачи свидетельств авиационному персоналу и подготовки кадров» и «аэронавигационного

обслуживания», а также в так называемых критических элементах – «Квалификация и подготовка технического персонала» и в сфере реализации «обязательств по ведению надзора». Интересно то, что «квалификация и подготовка технического персонала» является «провальным» элементом практически для всех государств.

- Насколько показатели ИКАО отражают реальные проблемы?

- Все государства-члены ИКАО соглашаются с работой механизма непрерывного мониторинга и принимают результаты. Пренебрежение исполнением минимальных требований (а это именно минимальные требования) в области безопасности полетов чревато получением «красного флага», возможным включением в разнообразные черные списки Евросоюза, запретом на полеты самолетов и авиакомпаний государства в другие страны и т. д. Но это все уже чрезвычайные меры – главной целью механизма является выявление проблем и недостатков на ранней стадии и помощь государствам в приведении авиационной системы к состоянию безопасного функционирования. Проблемы в рамках механизма ИКАО высвечиваются достаточно конкретные, которые могут напрямую или косвенно влиять на уровень безопасности полетов.

- МАК часто критикуют за долгое расследование авиапроисшествий. С чем это связано?

- Давайте сначала разберемся, что значит «долго». В Канадском бюро по расследованию (одном из лидеров в мире), например, средний срок расследования составляет 760 дней. Подчеркиваю – средний срок. Да, это много. Все, что больше года, – это много, но здесь надо задаться вторым вопросом, для чего, собственно, МАК занимается этим расследованием. Если просто поставить галочку и отчитаться, что очередной нетрезвый выехал на полосу, списав все на «разгильдяйство», – это можно сделать быстро. А вот если целью ставить предупреждение подобных событий в будущем – вот тут обычно все не так быстро. Помимо выявления, что произошло, необходимо выяснить, почему это произошло, что этому способствовало, какие факторы оказали влияние, как риск возникновения данного события можно было минимизировать, а главное – что необходимо предпринять для предотвращения таких катастроф.

И это обычно занимает немало времени, как, например, в случае с выездом снегоуборочной машины на полосу во Внуково в 2014 году, когда оказалось, что это далеко не единичный случай, а комплекс системных недочетов в разных областях. По результатам работ в адрес авиационных властей, органов организации воздушного движения, аэропорта, разработчика самолета, авиакомпании, и даже в адрес ИКАО было направлено более 55 рекомендаций. Этому предшествовала напряженная работа по изучению огромного количества материалов, проведения исследований и т. д.

- В советское время расследования проводились быстрее?

- Если раньше МАК удавалось «закрывать» расследования за 30 дней, то это только благодаря тому, что занимались мы отечественной техникой в хорошо известной отечественной инфраструктуре. Кроме того, 20 лет назад мы расследовали 30 происшествий в год силами 30 человек, а сегодня мы расследуем 60 происшествий силами 10-15 человек.

В нынешних условиях, когда большинство происшествий происходит с воздушными судами зарубежной разработки и производства, с использованием новых технологий в области организации воздушного движения, аэронавигации, планирования, в условиях новых бизнес-моделей владения, лизинга, организации ремонта и обслуживания воздушных судов мы вынуждены взаимодействовать в ряде случаев с четырьмя-пятью органами расследования в разных странах мира. Один только перевод документации, а затем отчетов и комментариев к ним занимает до полугода. Не говоря уже о сложных наукоемких исследованиях, которые иногда приходится проводить в том числе и за рубежом.

Если бы не лаборатория, каждое серьезное расследование вообще приводило бы к необходимости поездки с самописцами в государство-разработчик, или в другую

лабораторию – в США, Францию, Великобританию и т. д. Это иногда необходимо и сейчас, но в большинстве случаев сегодня оперативность, с которой мы обеспечиваем копирование и предварительный анализ информации беспрецедентны. Скорейшая обработка информации в случае происшествия важна с точки зрения выявления серьезных угроз безопасности полетов и принятия оперативных мер, как, например, в случае с катастрофой Л-410, чтобы выдать срочные рекомендации.

- В рамках Евразийского экономического союза (ЕврАзЭС) планируется создать новый орган по расследованию авиационных происшествий, по сути, прямого конкурента МАК. Как вы относитесь к этой инициативе?

- Могу только поприветствовать. В любом случае, все это находится в рамках общемировой тенденции по консолидации и совместному использованию человеческих, материальных и производственных ресурсов, в частности в области гражданской авиации. И мы готовы к сотрудничеству со всеми участниками процесса при условии их профессиональной мотивированности на достижение результата по повышению уровня безопасности полетов.

- В чем основной смысл создания таких крупных региональных организаций?

- Для мировой системы обеспечения безопасности полетов становится неэффективно и нерационально, а для многих государств экономически невыгодно содержать национальные авиационные администрации, отвечающие за обеспечение безопасности полетов, органы, ответственные за расследование авиационных происшествий, сертификацию авиационной техники. Хотя и они, безусловно, будут жить.

Например, ИКАО пришла к выводу, что механизм обеспечения безопасности полетов требует срочных преобразований. Для этого организация разработала новую парадигму GASOS (глобальная система контроля за обеспечением безопасности полетов). В ее основу ляжет расширение полномочий региональных организаций в области обеспечения безопасности полетов -- им будут делегированы некоторые функции, позволяющие действовать от имени договаривающихся государств. И в этом нет ничего криминального, равно как и революционного.

Сейчас в мире действует 15 региональных организаций, охватывающих 130 государств. Самая крупная из них – EASA, отвечающая за безопасность полетов в Европейском регионе, старейшая из них – МАК. При этом EASA для нас такой же партнер и пример для подражания, каким МАК в свое время был для самой EASA в момент ее создания и становления. Но если в Европе интеграционные процессы тогда нашли широкое развитие и политическую поддержку, то в нашем регионе, к сожалению, по ряду причин процесс затормозился, и потенциал консолидации усилий в области гражданской авиации не был реализован в полной мере, что, по мере сил, мы пытаемся компенсировать, развивая региональное сотрудничество.

- Какими региональными проектами занимается МАК?

- Мы активно развиваем проекты в области обеспечения безопасности полетов. Это и хорошо известный и зарекомендовавший себя проект по линии технического сотрудничества ИКАО-МАК. В его рамках за 15 лет было подготовлено более 9 тыс. специалистов, в том числе государственных инспекторов. Также МАК занимается инновационными проектами в области подготовки авиационного персонала, основанные на ресурсной базе учебных заведений государств-участников соглашения. Эта работа сейчас очень востребована.

- Насколько острый сейчас дефицит кадров в гражданской авиации?

- Кадров не хватает катастрофически. И не только у нас. По данным все той же ИКАО, нехватка квалифицированных кадров во всех областях гражданской авиации, уже ставшая предметом пристального внимания в рамках проводимых аудитов, в следующие пять лет будет серьезно тормозить развитие отрасли во многих государствах и регионах мира. Нехватка авиационных кадров, низкая квалификация специалистов – это та глобальная

проблема, с которой мы имеем дело на протяжении ряда лет, и ситуация будет только усугубляться. На фоне хронического недофинансирования авиации проблема приведет к катастрофическим последствиям.

- МАК предлагает какие-то решения?

- Мы рассматриваем два направления работы. Это, во-первых, разумеется, расширение учебных программ, чем мы и занимаемся в рамках создания учебного и научно-исследовательского кластера. Во-вторых – повышение эффективности работы все тех же государственных инспекторов, привлечение их к участию в региональных программах. Сегодня требования ИКАО и ИАТА к количественному (и качественному) составу государственных инспекторов высоки. Не каждое государство может себе позволить содержать обширный штат специалистов, задачи которых достаточно узкие. Создание пула специалистов, способных решать задачи на региональном уровне, а не только в своей стране, весьма целесообразно.

- Схема с привлечением иностранных специалистов не нарушит суверенитет?

- Опыт EASA – это хороший пример успешной реализации такого подхода. В Евросоюзе государства уже делегировали львиную долю своих полномочий в области гражданской авиации этому агентству. Ее инспекторы, вне зависимости от их национальности, выполняют, в том числе, и надзорные функции. И ничего, все счастливы, и уровень безопасности полетов в этом регионе, сами понимаете, достаточный. То же самое касается расследований авиапроисшествий. Не каждому государству по карману содержать независимый орган расследования авиационных происшествий, который бы отвечал стандартам ИКАО. Да и не каждому такой орган нужен – есть государства, в которых происшествия достаточно редки, и содержать штат высококвалифицированных специалистов, да еще и оборудование, лабораторию, ради одного расследования в год (а то и реже) – все это очень накладно. Здесь использование региональных механизмов является наиболее предпочтительным способом оптимизации использования ресурсов.

<https://www.kommersant.ru/doc/3916531>

### **RNS; 2019.03.19; В ГОСДУМЕ ПРЕДЛОЖИЛИ ПОВЫСИТЬ НАЛОГИ ДЛЯ ЭКСПЛУАТАНТОВ ИНОСТРАННЫХ САМОЛЕТОВ**

Глава комитета Госдумы по физической культуре, спорту, туризму и делам молодежи Михаил Дегтярев предложил увеличить ввозные пошлины и налоги для авиакомпаний, эксплуатирующих самолеты иностранного производства, сообщил представитель депутата.

«Евразийская экономическая комиссия опять продлила налоговые льготы и освободила от ввозных пошлин всех, кто ввозит в Россию западную авиационную технику, поставив под угрозу будущее самолета МС-21. Минпромторг правильно отстаивал установление справедливых пошлин для всех, кто ввозит иностранные воздушные суда. Кроме того, сегодня весь парк нашего “Аэрофлота” и других крупнейших авиакомпаний находится в зарубежной юрисдикции. Мы считаем, что нужно вернуть самолеты в российскую юрисдикцию, повысить ввозные пошлины и налоги для всего флота, который конкурирует с отечественным и, наконец, повернуться к российскому авиапрому лицом», — сказал Дегтярев.

МС-21 — российский пассажирский самолет нового поколения вместимостью от 163 до 211 пассажиров, ориентированный на самый массовый сегмент рынка авиaperевозок. Производитель — корпорация «Иркут». Первый полет МС-21 совершил в мае 2017 года. В сентябре вице-премьер РФ Юрий Борисов сказал, что стартовый портфель включает в себя 175 заказов, а общий объем поставок лайнера может составить около 870 единиц. Премьерный показ МС-21 300 с пассажирским интерьером состоится на авиасалоне МАКС-2019 в августе этого года.

<https://rns.online/transport/V-Gosdume-predlozhili-povisit-nalogi-dlya-ekspluatantov-inostrannih-samoletov-2019-03-19/>

### **РЕН ТВ # НОВОСТИ; 2019.03.19; КАК СДЕРЖАТЬ РОСТ ЦЕН НА АВИАПЕРЕЛЕТЫ ЗНАЮТ В МИНТРАНСЕ**

ВЕДУЩАЯ: Как сдержать рост цен на авиаперелеты знают в **Минтрансе** – ведомство обратилось в Минфин с предложением обнулить ставку НДС на все внутренние рейсы. Сейчас с региональных перевозчиков взимают 10-процентный налог, а перелеты через Москву вообще собираются обложить НДС по полному тарифу – 20%. Вместе с ростом акцизов на топливо это грозит резким скачком цен на билеты и потерей миллионов пассажиров. Если же вообще не брать НДС с авиакомпаний, подсчитали в ведомстве, бюджет за счет увеличения спроса на внутренние перелеты получит 650 миллиардов рублей. И это с учетом недополученного налога на добавленную стоимость.

### **РБК; КОКОРЕВА МАРИЯ; 2019.03.19; «АЭРОФЛОТ» НАЧНЕТ ПРОДАВАТЬ БИЛЕТЫ БЕЗ БАГАЖА**

С 2 апреля группа «Аэрофлот» вводит билеты без багажа в Германию и Италию по примеру своей «дочки» – лоукостера «Победа». Это позволит снизить стоимость проезда для пассажиров экономкласса до 30%, утверждают в компании

Тариф без багажа

Группа «Аэрофлот» вводит с 2 апреля безбагажные тарифы на нескольких направлениях для пассажиров, путешествующих только с ручной кладью. Об этом говорится в пресс-релизе компании, поступившем в РБК.

Речь идет о рейсах авиакомпаний «Россия» и «Аэрофлот». Другая авиакомпания из группы «Аэрофлот», лоукостер «Победа», уже давно продает билеты без багажа. Такой тариф предусматривает наличие ручной клади в салоне весом до 10 кг. «Ранее из-за отсутствия в тарифной линейке группы «Аэрофлот» безбагажных тарифов такие пассажиры [с ручной кладью] вынуждены были оплачивать неоказанную, по сути, услугу – перевозку отсутствующего регистрируемого багажа», – говорится в сообщении компании.

Введение таких тарифов позволит снизить цены на билеты экономкласса до 30%, утверждает представитель компании. Тарифы будут действовать для рейсов в Германию (Берлин, Франкфурт, Дюссельдорф, Мюнхен, Гамбург, Штутгарт, Ганновер, Дрезден) и Италию (Рим, Милан, Венеция, Болонья, Неаполь, Верона).

«Главная цель введения безбагажного тарифа – сделать минимальные цены на авиаперелет еще ниже и расширить линейку предлагаемого продукта», – заявил заместитель гендиректора «Аэрофлота» по коммерции и финансам Андрей Чиханчин (его слова приводятся в сообщении компании).

На сайте «Аэрофлота» пока недоступна покупка безбагажных билетов. Так, самый дешевый билет из Москвы в Берлин с отправлением 2 апреля и возвращением 9 апреля стоит 11,95 тыс. руб. Он включает багаж до 23 кг. На сайте «Победы» на те же даты билет без багажа стоит 8,343 тыс. руб., с багажом до 20 кг – 11,343 тыс. руб.

При этом на всех рейсах авиакомпаний «Россия» и «Аэрофлот» по-прежнему продолжают действовать тарифы, включающие стоимость перевозки багажа, подчеркивается в сообщении. Представитель «Аэрофлота» сказал РБК, что стоимость таких билетов не увеличится.

На прошлой неделе гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев заявил, что компания намерена увеличить долю выручки от дополнительных услуг пассажирам втрое, с 6 до 20%. Это вынужденная мера, потому что, несмотря на рост расходов из-за подорожавшего керосина, компания не может повышать стоимость билетов из-за низкого платежеспособного спроса, дал понять он. По данным пресс-службы авиакомпании,

сейчас в дополнительные доходы входят, в частности, программа лояльности, сверхнормативный багаж и выбор места на борту.

Больше пассажиров

«Аэрофлот» за счет нововведения сможет увеличить клиентскую базу и заполняемость кресел, улучшив операционную эффективность, сказал РБК исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев. «Компания учитывает специфику своего сегмента деловых клиентов, которые практически всегда летают без багажа. Так «Аэрофлот» сможет перетянуть к себе таких пассажиров», – замечает он, добавляя, что их как раз много на рейсах в Германию и Италию.

По данным **Росавиации** за январь, заполняемость на рейсах «Аэрофлота» составляла лишь 73,2%, в то время как у его «дочки», лоукостера «Победа», – 91,5%. В среднем в группе загрузка по итогам 2018 года составила 82,7%. Однако загрузка «Победы» выросла еще до введения безбагажного тарифа – в сентябре 2017 года (в январе – сентябре 2016 года она составила 87,6%, а в январе – сентябре 2017 года выросла до 94,5%).

По словам Пантелеева, безбагажные билеты – это общемировая тенденция: пассажиры больше не хотят платить за лишнее. Если компания предлагает только полный сервис с включенным багажом, то она рискует потерять клиентов, добавляет он. Среди крупнейших авиакомпаний безбагажные тарифы уже ввели немецкая Lufthansa, British Airways и Finnair.

По данным сервиса OneTwoTrip, у российских авиакомпаний доля продаж безбагажных тарифов в 2018 году достигала 50% по международным перелетам и 70% – по внутренним.

Однако для пассажиров, путешествующих с багажом, это нововведение может привести к росту стоимости билета, предполагает заместитель директора рейтингового агентства АКРА Александр Гуцин. «Я бы не ожидал существенного роста загрузки. Все-таки пассажиры, выбравшие «Аэрофлот» при наличии «Победы» и других перевозчиков с безбагажными тарифами, не ориентированы на лоукост-услуги», – добавил эксперт.

Тарифы без багажа появились у российских авиакомпаний еще в декабре 2015 года, одной из первых их ввела S7. Через несколько недель тариф ввели «Уральские авиалинии», а в марте 2016 года – Utair. Такие тарифы стали одним из главных драйверов снижения средних цен, отмечали тогда эксперты.

Ручная кладь под контролем

В феврале 2018 года «Аэрофлот» ужесточил контроль за провозом ручной клади, начав проверять габариты багажа у выходов на посадку. Пассажиры стали жаловаться, что перевозчик отказывается пропускать на борт сумки и чемоданы, к которым ранее у него претензий не было. Авиакомпания объясняла свои действия тем, что клиенты стали чаще жаловаться на нехватку места для багажа в салоне.

Через неделю после этого «Аэрофлот» все же изменил правила и разрешил брать в ручную кладь сумки и чемоданы размером 55x40x25 см (до этого ограничения по высоте были 20 см).

<https://www.rbc.ru/business/19/03/2019/5c90a07d9a794717e206bf92>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6232315>

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/03/19/796726-aeroflot>

### **RNS; 2019.03.19; ЖУРНАЛ GQ ПРИЗНАЛ «АЭРОФЛОТ» ЛУЧШЕЙ АВИАКОМПАНИЕЙ РОССИИ**

«Аэрофлот» второй год подряд стал лучшей авиакомпанией России по итогам ежегодного онлайн-голосования GQ Travel Awards 2019, сообщает пресс-служба перевозчика.

«Премия GQ Travel Awards отличает от других то, что победителей в разных номинациях выбирает не профессиональное жюри или редакция, а читатели журнала GQ, которые

голосуют на сайте журнала. В этом году голосование проходило по 17 номинациям в течение нескольких месяцев», — следует из сообщения.

Авиакомпания «Аэрофлот» входит в одноименную группу, которая владеет также «Авророй», «Россией» и лоукостером «Победа».

<https://rns.online/transport/ZHurnal-GQ-priznal-aeroflot-luchshei-aviakompaniei-Rossii-2019-03-18/>

### **КОММЕРСАНТЪ; КОСТРИНСКИЙ ГЕРМАН; 2019.03.20; АВИАЦИЯ КАТАСТРОФ**

Число жертв авиакатастроф в странах бывшего СССР увеличилось в 2018 году более чем вдвое, до 164 человек, говорится в докладе Межгосударственного авиационного комитета (МАК). Особенно резко выросло количество погибших в России – в 2,5 раза, до 128 человек. Общий уровень аварийности по сравнению с 2017 годом не изменился, то есть он по-прежнему существенно выше, чем в 2014-2015 годах, в 75% случаев причиной происшествий стал человеческий фактор. В МАК говорят о дефектах системы контроля и регулирования безопасности полетов, эксперты согласны, что действия властей способны резко улучшить ситуацию, приводя в пример США.

МАК опубликовал доклад о состоянии безопасности полетов в 2018 году среди участников межгосударственного соглашения о гражданской авиации (12 стран, входивших в СССР). В нем говорится о росте числа жертв авиакатастроф с 74 до 164 человек. При этом общее количество авиапроисшествий (58) за год не изменилось, число катастроф даже снизилось с 32 до 25. Подавляющее количество происшествий зарегистрировано в России, причем здесь наблюдается негативная динамика. За год число авиапроисшествий в стране увеличилось с 39 до 42, катастроф – с 20 до 22, число жертв выросло с 51 до 128 человек.

В МАК подчеркивают, что устойчивая динамика ухудшения показателей по авиапроисшествиям с 2014 года наблюдается в эксплуатации тяжелых судов (взлетной массой более 10 тонн): «Относительный показатель безопасности полетов на тяжелых транспортных самолетах при всех видах перевозок по авиационным происшествиям несколько хуже показателя 2017 года и существенно хуже показателей 2014 и 2015 годов». За прошлый год в авиакомпаниях стран – участников соглашения произошло шесть авиапроисшествий с тяжелыми самолетами, в том числе катастрофа с гибелью 71 человека – крушение самолета Ан-148 «Саратовских авиалиний» в Подмоскowie после вылета из аэропорта Домодедово в феврале 2018 года.

МАК также фиксирует резкое увеличение проблем с вертолетной техникой: число происшествий выросло с 11 до 17 случаев, катастроф – с 4 до 10, жертв – с 14 до 49 человек. Количество происшествий и катастроф при эксплуатации легких и сверхлегких воздушных судов, наоборот, снизилось: 11 авиапроисшествий и 4 катастрофы против 14 происшествий и 8 катастроф в 2017 году. Но число погибших в них увеличилось с 21 до 23 человек.

По предварительной оценке МАК, причиной 75% авиапроисшествий в 2018 году послужил человеческий фактор.

В комитете добавляют, что недостаточный контроль «уполномоченных органов гражданской авиации» приводит к продолжению практики эксплуатации ВС с истекшим сроком действия или отсутствием обязательных документов. В МАК считают необходимым ввести дополнительные организационные и технические процедуры при восстановлении ВС после авиапроисшествий для получения сертификата летной годности на единичные экземпляры воздушных судов.

В комитете рекомендуют главам авиационных администраций создать действенную систему оперативного реагирования на рекомендации комиссии по расследованию происшествий «в связи с повторяемостью авиапроисшествий по одним и тем же

причинам». Также в МАК считают нужным разработать целевые комплексные программы по всем аспектам влияния человеческого фактора на безопасность полетов, так как процент происшествий с его проявлением не уменьшается.

Среди предлагаемых мер: разработка и внедрение квалификационных требований по английскому языку для членов экипажей и технического персонала, выполняющих полеты и обслуживающих ВС с технической документацией на английском языке; исследование случаев потери экипажами пространственной ориентировки и внедрение специального курса для повышения квалификации летного состава в этом вопросе. В то же время авторы доклада признают, что приведенные выше идеи далеко не новы и подобные рекомендации уже неоднократно давались.

МАК – международная организация, созданная правительствами стран бывшего СССР в 1991 году для регулирования вопросов использования воздушного пространства. В конце 2015 года правительство РФ передало полномочия МАК по сертификации техники в РФ **Росавиации**. Тем не менее МАК продолжает параллельно вести сертификацию как в России, так и в других странах постсоветского пространства. Белый дом также ведет работу по созданию национального органа расследований авиакатастроф – Международного бюро по расследованию авиапроисшествий, что должно привести к сокращению полномочий МАК.

В **Росавиации** не прокомментировали данные и выводы МАК о причинах авиапроисшествий и катастроф. Глава Infomost Борис Рыбак отмечает, что создать стопроцентно надежную систему контроля за безопасностью полетов нереально, но при ее «грамотной организации» вероятность происшествий можно серьезно снизить. В долгосрочной перспективе работа авиационных властей должна давать результаты, отмечает эксперт, приводя в пример авиарынок США, где на регулярных линиях давно не было происшествий.

<https://www.kommersant.ru/doc/3916716>

### **МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ; АЛЕКСАНДРОВА ЛЮДМИЛА; 2019.03.19; НА МАЙСКИЕ ПРАЗДНИКИ АВИАБИЛЕТЫ ПОДОРОЖАЮТ ВДВОЕ**

Глава государства в ходе встречи с жителями Крыма коснулся проблемы странного формирования цен на авиабилеты. Владимир Путин усомнился в том, что итоговые суммы, которые приходится платить отечественным авиапутешественникам, экономически обоснованны и справедливы. Если, например, сравнить стоимость билетов по маршруту Москва-Владивосток-Москва и Москва-Бангкок-Москва, то окажется, что полет в столицу Таиланда обойдется дешевле почти в два раза. Но почему авиапутешествие по России затратнее, чем в другие страны? Виной тому недоразвитость региональных воздушных гаваней. Обслуживать воздушные суда дорого, вот и приходится выставлять перевозчикам счета на круглые суммы, а тем – перекладывать часть издержек на потребителей. Эксперты полагают, что к майским праздникам перелеты подорожают еще вдвое и благие пожелания президента никак этот процесс не остановят.

«Наши ведущие авиакомпании пользуются мировой системой ценообразования, которая высчитывается компьютером. Нет уверенности – не только у меня, но и у специалистов отрасли, – что компьютер считает справедливо, поскольку его настраивают люди», – высказался президент Путин относительно стоимости авиабилетов в Крыму.

В подтверждение слов главы государства Федеральная антимонопольная служба (ФАС) обнародовала свои расчеты, насколько поднялись цены на билеты с начала года. По их мнению, рост минимальный – всего на 5%. В то время как сервис по продаже билетов фиксирует рост цен до 33%.

Например, билеты по маршруту Москва-Владивосток-Москва на одного человека с вылетом 22 марта и возвращением в столицу 24-го обойдутся потребителю минимум в 58,2 тыс. рублей. В то же время путешествие в те же даты, с вылетом из того же

аэропорта, одной и той же российской авиакомпанией в тайландский Бангкок стоит на 22,9 тыс. рублей дешевле – всего 35,3 тыс. рублей. Это при том, что время в пути как до Владивостока, так до столицы Таиланда одинаково – около 9 часов.

Другой наглядный пример. Цена самого дешевого перелета по направлению Москва-Омск-Москва, с вылетом и возвращением в те же сроки, составляет 12,2 тыс. рублей. Рейсы выполняет другой отечественный перевозчик. Подчеркнем, что в сумму входит только ручная кладь. Если включить багаж в тариф, итоговая стоимость перелета вырастет до 16,6 тыс. рублей. Сравним эти цифры с расценками на билеты греческого перевозчика. Путешествие из российской столицы в Салоники и обратно в те же дни можно совершить всего за 8 тыс. рублей, и это с учетом перевозки багажа. Время в пути по обоим направлениям – примерно 3,5 часа.

Ценообразование зависит от спроса. Очевидно, сейчас такие направления, как Бангкок и Салоники, не популярны у путешественников. А что касается Владивостока и Омска, бюджетные билеты предусмотрительные потребители раскупили заранее, отметил главный редактор Avia.ru Роман Гусаров. Однако, по его словам, курс рубля и стоимость топлива – не единственные факторы, влияющие на стоимость билетов. Во-первых, на внутренних рейсах действует НДС, которого нет на внешних маршрутах. Во-вторых, аэропортовые сборы в регионах России бьют все рекорды. Собственно, поэтому летать по стране порой дороже, чем за рубеж. «В ряде региональных аэропортов неприлично высокие тарифы на обслуживание самолетов, а также запредельная стоимость керосина, – отмечает Гусаров. – Аэропорты – монополисты. Прилетело в местную воздушную гавань всего пять самолетов в день и улетело. В то же время всем сотрудникам надо платить зарплату, и приходится все издержки закладывать в тарифы на те десять рейсов». Европейские аэропорты принимают 50, а то и 100 самолетов в день. Себестоимость распределяется на большое количество пассажиров, поэтому билеты на ряд европейских направлений дешевле. «Даже из регионов выгоднее лететь с пересадкой через Москву. Да, время в пути увеличивается, но аэропортовые сборы ниже. Недоразвитость наших воздушных гаваней приводит к непомерно высоким тарифам внутри страны», – говорит эксперт.

Между тем **Минтранс** работает над совершенствованием ценообразования не первый год. Собственно, на корректный расчет стоимости перевозок направлена программа субсидирования перелетов, например в Крым, в Калининград. Она дает свои плоды, увеличивая поток пассажиров. У государства целый ряд программ субсидирования перелетов, но на все направления бюджетных денег не напасешься. Поэтому цены все равно растут, а ФАС нарушений у авиакомпаний не обнаруживает.

Так что крымские пожелания Путина разобраться с ценами пока остаются нереализованными, а на практике – впереди майские праздники, на даты которых, как предупреждают эксперты, стоимость авиабилетов подскочит по многим направлениям в два раза.

<https://www.mk.ru/economics/2019/03/19/na-mayskie-prazdniki-aviabilety-podorozhayut-vdvoe.html>

### **ТАСС; 2019.03.19; ПОСЛЕ ПРОВЕРКИ ПРОКУРАТУРЫ В 2018 ГОДУ 425 ПИЛОТОВ ОТСТРАНЕНЫ ОТ ПОЛЕТОВ – ЧАЙКА**

Более 400 пилотов были отстранены от полетов в прошлом году после проверок прокуратуры. Об этом сообщил генпрокурор РФ Юрий Чайка на расширенном заседании коллегии надзорного ведомства по итогам 2018 года.

«Чтобы человеческий фактор перестал доминировать среди причин авиакатастроф, мы продолжили целевые проверки учебных заведений гражданской авиации. Всего принятыми мерами по обеспечению безопасности на воздушном транспорте до устранения нарушений отстранены от полетов 425 пилотов, прекращена деятельность

двух авиационных учебных центров, Росавиацией аннулированы 160 летных свидетельств», – сказал Чайка.

В этом году он поручил транспортным прокурорам сосредоточить усилия на защите прав пассажиров, исполнении законодательства в области перевозок, подготовки технического, летного персонала, работников в сфере судоходства.

«Кроме того, принимайте меры по противодействию обороту запрещенной к ввозу в Россию продукции, правонарушениям в области валютного регулирования», – сказал генпрокурор.

<http://tass.ru/obschestvo/6233538>

На ту же тему:

<https://iz.ru/858058/2019-03-19/bolee-400-pilotov-v-rf-otstranili-ot-poletov-posle-proverok-prokuratury>

<https://rns.online/transport/Prokuratura-otstranila-ot-poletov-bolee-400-pilotov-2019-03-19/>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.19; NORDWIND В ИЮНЕ ОТКРОЕТ РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ В ГАННОВЕР**

Авиакомпания Nordwind в июне откроет регулярные рейсы между Москвой и Ганновером, столицей и самым крупным городом земли Нижняя Саксония в Германии.

Полеты будут выполняться с 7 июня три раза в неделю, сообщила компания. Для перевозки будет использоваться узкофюзеляжный Boeing-737-800, рассчитанный на 189 пассажиров в салоне экономического класса.

«Пассажирам рейса будут доступны такие услуги как онлайн-регистрация, выбор места в салоне самолета, а также возможность заказа различных вариантов блюд обновленного бортового меню», – отмечается в сообщении.

### **ТАСС; 2019.03.19; РЕГИОНАЛЬНЫЕ ВЛАСТИ ПЛАНИРУЮТ НАПРАВИТЬ В КАЧЕСТВЕ СУБСИДИИ АВИАКОМПАНИИ «ЯКУТИЯ» В 2019 ГОДУ ПОРЯДКА 1,7 МЛРД РУБЛЕЙ**

Соответствующее предложение внесено для утверждения в парламент при рассмотрении поправок в региональный бюджет текущего года. Об этом сообщил ТАСС во вторник председатель правительства республики Владимир Солодов.

Ранее прогнозировалось, что субсидии региональных властей авиакомпании могут превысить 1 млрд рублей.

«Минтранс Якутии выходит с инициативой [при рассмотрении поправок в региональный закон о бюджете текущего года] о том, чтобы выделить авиакомпании «Якутия» 1,7 млрд рублей на 2019 год. Надеюсь, что народные депутаты нас поддержат», – сказал Солодов.

В ближайшие годы авиакомпания нуждается в субсидировании из-за накопившихся проблем, пояснил премьер-министр региона. «Мы несколько раз рассматривали в правительстве стратегию развития авиакомпании «Якутия». Трезво оценили, что авиакомпания не сможет быть прибыльной в течение ближайшего времени в силу накопленных проблем, закредитованности. Мы будем закладывать плановую субсидию, чтобы привести ее в нормальное, стабильное положение», – подчеркнул глава республиканского кабмина.

Он уточнил, что размер субсидий будем рассматриваться правительством ежегодно и вноситься в парламент при принятии бюджета. «Оценки разные, будем идти по годам. Компания будет обосновывать, сколько ей нужно средств. Мы, в свою очередь, будем обосновывать выделение субсидии при включении в бюджет», – пояснил Солодов.

По словам председателя правительства, за последние месяцы в компании произошли «серьезные изменения». «Новым руководителем был назначен Владимир Горбунов, который принял меры по оптимизации маршрутной сети. Ранее в маршрутной сети много рейсов не было связано с Якутией. Например, авиакомпанией выполнялись рейсы из

Москвы в Краснодар. Эти рейсы были к тому же убыточные», – отметил собеседник агентства.

Кроме того, в авиакомпании внедряются информационные технологии. «В авиакомпании один из самых низких показателей по покупке авиабилетов через сайты. В «Якутии» основная доля продаж приходится на кассы, что снижает эффективность перевозчика из-за издержек на продажу авиабилетов», – отметил он.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.19; СТАВРОПОЛЬСКИЙ КРАЙ ПОЛУЧИТ ИЗ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА 2,6 МЛРД РУБ. НА РЕКОНСТРУКЦИЮ ДВУХ АЭРОПОРТОВ**

Ставропольский край получит из федерального бюджета 2,6 млрд рублей на реконструкцию аэропортов в Минеральных Водах и Ставрополе (входят в аэропортовый холдинг «Новаяпорт»).

Как сообщает пресс-служба главы Ставропольского края, в рамках реализации плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры регион стал участником двух федеральных проектов – «Развитие региональных аэропортов и маршрутов» и «Коммуникация между центрами экономического роста».

В рамках первого проекта предусмотрена реконструкция аэропортовых комплексов в Минеральных Водах и Ставрополе с объемом финансирования 904 млн рублей и 1,7 млрд рублей соответственно. В пресс-службе «Интерфаксу» уточнили, что проект по аэропорту в Минеральных Водах планируется реализовать в 2019-2020 годах, по аэропорту в Ставрополе – в 2020-2022 годах.

Второй проект предусматривает строительство в регионе до 2024 года более 40 километров автодорог.

Пресс-служба отмечает, что в настоящее время продолжается работа по включению края в еще один федеральный проект – «Транспортно-логистические центры» – для получения субсидии на строительство транспортно-логистического центра вблизи аэропорта Минеральные Воды.

Международный аэропорт «Минеральные Воды» – крупнейший авиаузел Северо-Кавказского федерального округа. Пассажиропоток АО «Международный аэропорт Минеральные Воды» в 2018 году увеличился на 10,5% по сравнению с 2017 годом – до 2,4 млн человек.

«Новаяпорту» принадлежит 48,8% акций АО «Международный аэропорт Ставрополь», владельцем 51,2% акций является правительство Ставропольского края.

Как сообщалось со ссылкой на пресс-службу главы Ставропольского края, «Новаяпорт» может построить новый терминал в аэропорту Ставрополь. Такая договоренность была достигнута в ходе рабочей встречи губернатора Ставропольского края Владимира Владимировича с генеральным директором компании «Новаяпорт» Сергеем Рудаковым в начале марта этого года.

В планах «Новаяпорта» к 2022 году увеличить пассажиропоток ставропольского аэропорта более чем на 70%.

Международный аэропорт Ставрополь в 2018 году обслужил 392,246 тыс. пассажиров – на 10% больше, чем в 2017 году. Пассажиропоток на внутренних авиалиниях составил 384,856 тыс. человек, на международных – 7,390 тыс. человек.

«Новаяпорт» на паритетных началах принадлежит группе AEON Corporation Романа Троценко и казахстанскому инвестфонду Meridian Capital. В настоящее время в него входят 16 региональных аэропортов: в Новосибирске, Барнауле, Кемерово, Томске, Чите, Астрахани, Челябинске, Волгограде, Перми, Тюмени, Мурманске, Минеральных Водах, Ставрополе, Владикавказе, Калининграде и Улан-Удэ.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.19; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТА «ПУЛКОВО» В ФЕВРАЛЕ ВЫРОС НА 13,5%, В ЯНВАРЕ-ФЕВРАЛЕ – НА 13,8%**

Аэропорт Пулково в январе-феврале 2019 года обслужил 2,313 млн пассажиров, что на 13,8% превышает результат за аналогичный период 2018 года, сообщила пресс-служба ООО «Воздушные ворота северной столицы» (ООО «ВВСС», управляет аэропортом).

Пассажиропоток на внутренних воздушных линиях за два месяца вырос на 14,8%, до 1,596 млн человек, международных – на 11,6%, до 716,563 тыс. человек.

Пассажиропоток аэропорта в феврале 2019 года составил 1,083 млн человек, что на 13,5% больше показателя аналогичного месяца 2018 года. В том числе на внутренних воздушных линиях перевезено 754,924 тыс. человек (рост на 15,2%), международных – 328,01 тыс. человек (рост на 9,9%).

Аэропорт «Пулково» в конце апреля 2010 года передан в управление ООО «ВВСС», которое выступает концессионером его реконструкции. Стоимость реализации первой очереди проекта – 1,2 млрд евро.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.19; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» В ФЕВРАЛЕ УВЕЛИЧИЛИ ПЕРЕВОЗКУ ПАССАЖИРОВ НА 9%**

Авиакомпания «Уральские авиалинии» (МОЕХ: URAL) в феврале 2019 года увеличила перевозку пассажиров на 9% по сравнению с показателем февраля 2018 года – до 514,019 тыс. человек, сообщает пресс-служба авиакомпании.

На внутренних воздушных линиях перевезено 280,908 тыс. человек, на международных – 88,13 тыс. человек, в ближнее зарубежье (СНГ) – 144,981 тыс. человек.

В феврале этого года авиакомпания выполнила 3,72 тыс. рейсов – на 7% больше, чем в феврале прошлого года.

За январь-февраль текущего года «Уральские авиалинии» увеличили перевозку пассажиров на 8% по сравнению с показателем аналогичного периода прошлого года – до 1,118 млн человек. На внутренних воздушных линиях перевезено 598,157 тыс. человек, на международных – 209,242 тыс. человек, в СНГ – 310,692 тыс. человек. За этот период выполнено 8,143 тыс. рейсов, что на 5% больше, чем за январь-февраль 2018 года.

Как сообщалось, по итогам 2018 года авиакомпания увеличила перевозку пассажиров на 13% по сравнению с 2017 годом – до 9 млн 579 человек.

«Уральские авиалинии» входят в топ-5 российских авиакомпаний по объему перевозок, базируется в екатеринбургском «Кольцово», московском «Домодедово» и петербургском «Пулково». Флот состоит из 47 самолетов, все производства Airbus (двадцать четыре А320, шестнадцать А321 и семь А319).

### **РЖД-ПАРТНЕР; ГУСАЧЕНКО НАТАЛЬЯ; 2019.03.19; ДО 2024 ГОДА НА РЕКОНСТРУКЦИЮ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕГИОНАЛЬНЫХ АЭРОПОРТОВ ПЛАНИРУЮТ ЗАТРАТИТЬ БОЛЕЕ 171 МЛРД РУБЛЕЙ**

Реализация федерального проекта «Развитие региональных аэропортов и маршрутов» направлена на достижение двух основных целей, говорится в докладе «Об итогах работы **Федерального агентства воздушного транспорта** в 2018 году, основных задачах на 2019 год и среднесрочную перспективу», опубликованном накануне на сайте **Росавиации**.

Первая цель – увеличить количество введенных в эксплуатацию взлетно-посадочных полос до 48 единиц и вспомогательных объектов аэропортовой инфраструктуры до 20 единиц к 2024 году – за счет их реконструкции (строительства).

Стоит отметить, что общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета на реконструкцию инфраструктуры региональных аэропортов до 2024 года должен составить 171,73 млрд рублей, в том числе дополнительно выделяемых – 108 млрд рублей.

В результате к 2024 году будет проведена реконструкция (строительство) взлетно-посадочных полос в 48 аэропортах, в том числе в 30 аэропортах дальневосточного региона

(Игнатьево (Благовещенск), Кадала (Чита), Певек и др.), а также в аэропортах городов Томск, Ижевск, Грозный, Магнитогорск и Амдерма.

Вторая цель – увеличить долю межрегиональных регулярных пассажирских авиационных маршрутов, минуя Москву, до 50 % от общего объема внутренних регулярных авиационных маршрутов к 2024 году. Это планируется сделать за счет субсидирования 175 единиц региональных маршрутов и пополнения парка ВС не менее чем на 66 единиц.

Добавим, что помимо итоговых показателей авиационной отрасли за 2018 год, главных направлений работы и перспективах развития, в докладе саккумулированы и главные проблемы.

Так, отмечается, что до настоящего времени в федеральную адресную инвестиционную программу на 2019 год и на плановый период 2020 и 2021 годов не включены все вновь начинаемые объекты федерального проекта «Развитие региональных аэропортов и маршрутов». Он реализуется в рамках Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года.

Также авторы доклада обращают внимание на проблему совершенствования подготовки авиационного персонала гражданской авиации России. Подготовка специалистов (в том числе учебно-летная) является дорогостоящим процессом. Для стабильной подготовки кадров необходима государственная поддержка.

Кроме того, в списке проблем – недостаточность средств на проведение капремонтов образовательных организаций **Росавиации** и приобретение необходимого оборудования. Как следствие – снижение уровня материально-технического обеспечения учреждений.

Продолжительное время проблемным вопросом остается и заработная плата летно-инструкторского и инженерно-технического состава. Так, по данным **Росавиации**, на сегодняшний день средняя заработная плата летно-инструкторского состава по образовательным учреждениям **Федерального агентства воздушного транспорта** составляет чуть более 49,5 тыс. рублей.

<http://www.rzd-partner.ru/aviation/news/do-2024-goda-na-rekonstruktsiyu-infrastruktury-regionalnykh-aeroportov-planiruyut-zatratit-bolee-171/>

### **РЖД-ПАРТНЕР; 2019.03.19; ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В ЛАППЕЕНРАНТУ ЗАСТАВИТ ПУЛКОВО СНИЖАТЬ ЦЕНЫ**

Аэропорту Пулково придется учиться жить в конкурентной среде после того, как будет запущена железнодорожная ветка из Петербурга в Лаппеенранту, передает Агентство бизнес новостей.

Рабочая встреча, на которой обсуждались перспективы новой железнодорожной ветки, состоялась на днях при участии заместителя директора Санкт-Петербургского филиала ФГКУ Росгранстрой Дмитрия Ванькова. Речь шла, в частности, об организации пассажирского сообщения из Петербурга в Иматру. Также сообщалось, что Финляндия намерена продлить эту ветку до Лаппеенранты.

Аэропорт Лаппеенранты пользуется популярностью среди петербуржцев, так как предлагает множество дешевых рейсов в разные города мира. Путешественники едут в финский город из Петербурга на машинах и автобусах.

Расстояние от Петербурга до Лаппеенранты – 188 км. Электропоезд «Ласточка» от Петербурга до Выборга преодолевает расстояние 122 км за 1 час 15 минут. Но пересечение границы потребует дополнительных временных затрат.

По мнению генерального директора консалтинговой компании «Инфомост» Бориса Рыбака, если время в пути составит не более двух с половиной часов, то аэропорт Лаппеенранты станет еще более серьезным конкурентом Пулково. Но петербургский аэропорт справится, полагает эксперт. «Пулково работает все лучше и лучше», – отмечает он.

Сейчас управляющая компания Пулково «Воздушные ворота Северной столицы» прорабатывает вариант открытия отдельного терминала для авиакомпаний-лоукостеров.  
<http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/zheleznaya-doroga-v-lappeenranta-zastavit-pulkovo-snizhat-tseny/>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАТАЛИЯ ЯЧМЕННИКОВА; 2019.03.19; РАЗБОР ПОЛЕТОВ; В НЕБО ПОДНЯЛСЯ ТРЕТИЙ НОВЕЙШИЙ РОССИЙСКИЙ МС-21-300**

С аэродрома Иркутского авиазавода взлетел третий новейший российский МС-21-300. Бортовой номер – 73054, заводской – 0004. Самолет пробыл в небе полтора часа: первый полет проходил на высоте до 3,5 тысячи метров и при скорости до 450 километров в час. Экипаж доложил: все в штатном режиме, задание выполнено полностью.

На этой машине помимо специального оборудования для испытаний установлен пассажирский салон. Как ожидается, премьерный показ МС-21-300 с пассажирским салоном состоится на МАКС-2019. Между тем к летным испытаниям готовят уже четвертую опытную машину. И это крайне важно. Семейство самолетов МС-21 включает две модели, спроектированные с высокой степенью унификации: МС-21-200 рассчитан на перевозку от 132 до 165 пассажиров, а МС-21-300 – от 163 до 211. Среди основных конкурентов – Boeing 737NG, Airbus 320, Bombardier CS300, китайский Comac C919, а также Boeing 737 MAX 8.

Основные технические характеристики всех этих машин очень похожи. По оценкам специалистов, российская модель уступает одному из западных конкурентов лишь по максимальной дальности полета. Но зато у МС-21 есть важное преимущество – благодаря более широкому фюзеляжу, он имеет гораздо большую вместимость: 211 пассажиров в версии МС-21-300. Для сравнения, у А320neo этот показатель – 180 пассажиров, у Boeing 737 MAX 8 – 189, а у Bombardier CS300 – всего лишь 135.

Главным конкурентным преимуществом создатели самолета называют меньшие на 6-7% эксплуатационные затраты, достигнутые в том числе за счет композитного крыла, расширенного фюзеляжа, повышенной пассажировместимости и улучшенной аэродинамики.

Планы по сертификации самолета МС-21 и началу его серийного производства – 2020 и 2021 годы. «Мы планы свои менять не будем: задача стоит завершить сертификацию в 2020 году, а с 2021 года выйти на серийное производство. Думаю, что все это посилено», – заявил вице-премьер Юрий Борисов. Всего планируется выпустить 900-1000 МС-21.

На какие нагрузки проверяют новый самолет?

- Обычно максимальная нагрузка (ее называют также расчетной) – в полтора раза больше, чем та, которая, по статистике, хотя бы раз встречается за время эксплуатации самолета, – рассказал «РГ» научный руководитель ЦАГИ, академик РАН Сергей Чернышев. – Возьмем жесткую посадку: это пиковая нагрузка на крыло, шасси и т.д. Все это нужно смоделировать. По программе МС-21 мы должны подтвердить, что лайнер остается прочным, полностью выдержав 180 тысяч циклов нагружений, характерных для реальной эксплуатации.

В конце программы испытаний планер самолета обязательно... сломают. Зачем? Важно определить: какой у машины «потолок возможностей». Это очень важная информация. Если окажется, что реальная нагрузка до разрушения самолета, например, в 2-3 раза больше, чем предполагалось, то значит, самолет «перетяжелили». Вложили слишком много материала. А это лишний вес.

Один из важнейших этапов – проверка прочности крыла в составе планера. К крылу МС-21 «прикладывались» максимальные нагрузки – 142,5 процента от эксплуатационных значений! Все элементы показали хорошее соответствие нормам прочности. Впервые в

истории авиастроения крыло такого огромного размера не только в основном сделано из композитов, но и по новейшей инфузионной технологии.

МС-21 или В737МАХ – что выберет перевозчик?

Крупнейшим эксплуатантом МС-21 должен стать «Аэрофлот». Еще в феврале прошлого года был подписан меморандум о поставке авиакомпании 50 новейших российских самолетов. Твердые заказы на машину сделали авиакомпании Red Wings (16 машин) и «ИрАэро» (10), лизинговые компании «ВЭБ-лизинг», «Сбербанк лизинг» и «Ильюшин финанс».

Но многие авиакомпании стоят сегодня перед выбором: эксплуатировать наш МС-21-300 или приобретать Boeing 737МАХ8. Жирный знак вопроса поставили две тяжелейшие катастрофы Boeing 737МАХ8: эфиопской Ethiopian Airlines и индонезийской Lion Air. Расследование продолжается.

Мнение

Вопросов много. Где ответы?

Сергей Мельниченко, генеральный директор МКАА «Безопасность полетов»:

- **Министр транспорта** Эфиопии сообщила, что катастрофы в районе Джакарты и Аддис-Абебы имеют явную схожесть. Как известно, во Франции по просьбе эфиопской стороны были извлечены данные параметрического регистратора и речевого самописца. Они поступили для анализа расследователям Эфиопии.

Boeing заверяет, что приостановка не продлится долго – уже в апреле будут внесены изменения в работу MCAS – системы улучшения характеристик маневрирования. У многих российских СМИ сложилось впечатление, что эта система дала сбой, в результате чего произошло две катастрофы, в которых погибли три с половиной сотни человек. Это не так. Система отработала штатно. Вопросы в другом: почему в самолете, все системы которого имеют двойное, а то и тройное резервирование, компьютерная программа использовала информацию, поступающую только от одного датчика угла атаки? Чем объясняется такое исключительно странное инженерное решение? Тем, что эти датчики никогда не будут выходить из строя?..

Существуют еще вопросы, на которые придется ответить: почему система вмешивалась в управление самолетом, не ставя пилотов об этом в известность? Почему фирма-производитель не сочла нужным информировать о таком важном нововведении авиакомпании и пилотов? Почему занятия по новому программному обеспечению не были предусмотрены в программе переучивания пилотов? Почему на момент поставки первых самолетов в мире еще не существовало ни одного тренажера Boeing 737 МАХ? Однако нет сомнений в том, что Boeing решит эти вопросы (не будем забывать – ценой человеческих жизней), и решит их оперативно.

2013 год. Через два года после того, как Boeing 787 Dreamliner («Лайнер мечты») начал летать с пассажирами, на борту рейса японской All Nippon Airways начался пожар. Срочная посадка, серьезно никто не пострадал. А через несколько дней в Бостоне в стоявшем на парковке пустом самолете из аккумуляторного отсека пошел дым. Полеты Dreamliner приостановили. Они возобновились только через три месяца.

1982 год. 28 июня в авиакатастрофе Як-42 под Наровлей погибли 132 человека. Были приостановлены не только эксплуатация, но и производство Як-42. Возобновлены только в 1984 году.

1979 год. При взлете из Чикаго у DC-10 American Airlines отсоединился двигатель. Погибли 273 человека. Сразу после происшествия приостановили полеты всех DC-10. Полеты возобновили через 37 дней.

1954 год. Произошло сразу две катастрофы нового самолета de Havilland DH 106 Comet: он разламывался в воздухе. «Comet1» больше никогда не использовалась для коммерческих рейсов.

По статистике американского авиаэксперта Дэниела Джонсона, 66,8% спасшихся пассажиров сидели в «хвосте» самолета, 28,5 – в носовой части, 4,7 – в средней. Однако практически все специалисты считают, что это дело случая.

- Аналитики давно исследуют вопрос, какое место в самолете самое безопасное, – говорит президент МКАА «Безопасность полетов» Валерий Шелковников. – И однозначно говорят: нет такого. Причем анализировались все режимы полета – от взлета до посадки и руления. Что рекомендуют специалисты?

Прежде всего летать прямыми маршрутами. С момента зарождения авиации 50-60% всех авиационных происшествий происходит на этапах захода на посадку и при посадке. Это самый сложный и опасный участок полета.

Выбирать надо крупные самолеты. Это безопаснее, чем летать на маленьких. На борту надо всегда максимально внимательно слушать информацию бортпроводников: как себя вести, где запасные выходы, кислородная подушка и т.д. Обязательно надо пристегиваться: это гарантия от неприятностей при попадании в болтанку.

Ни в коем случае не напивайтесь в самолете! Пьяный не спасется. И еще: никогда не будьте фаталистом. В 1977 году два «Боинга-747» столкнулись на ВПП в аэропорту Лос-Родос на Канарских островах. Погибли 583 человека. Это самая крупная авиакатастрофа в истории. Так вот там были те, кто ничего не делал для спасения. И были те, кто хватался за жизнь и руками, и ногами. Последние – 61 человек – остались живы.

<https://rg.ru/2019/03/19/v-nebo-podnialsia-tretij-novejshij-rossijskij-ms-21-300.html>

### **ИЗВЕСТИЯ; 2019.3.19; ЧЕТЫРЕ РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ ПРИОСТАНОВИЛИ ЗАКУПКУ BOEING 737 MAX**

Четыре российские авиакомпании приостановили свои контракты по закупке самолетов Boeing 737 MAX. Об этом 20 марта ТАСС рассказал зампреда комитета Госдумы по транспорту и строительству Владимир Афонский, такую информацию членам комитета представил замминистра транспорта Александр Юрчик.

«Он сказал, что контракты с Boeing на поставку самолетов, которые были у Utair, «Уральских авиалиний», «Победы» и S7 приостановлены на неопределенный срок до выяснения обстоятельств данной ситуации (крушении самолета в Эфиопии. – Ред.)», – сказал депутат.

По его словам, речь идет о поставках нескольких десятков самолетов.

<https://iz.ru/858384/2019-03-20/chetyre-rossiiskie-aviakompanii-priostanovili-zakupku-boeing-737-max>

### **РБК; КОНСТАНТИН НАГАЕВ; 2019.03.19; МИНТРАНС США ПРОВЕРИТ СЕРТИФИКАЦИЮ BOEING 737 MAX; ГЛАВА МИНТРАНСА США ПОТРЕБОВАЛА ИЗУЧИТЬ ОБСТОЯТЕЛЬСТВА, ПРИ КОТОРЫХ БЫЛ ВЫДАН СЕРТИФИКАТ ДЛЯ САМОЛЕТОВ BOEING 737 MAX 8. ЗА ПОСЛЕДНИЕ ПОЛГОДА ДВА ТАКИХ ЛАЙНЕРА ПОТЕРПЕЛИ КРУШЕНИЕ**

Министр транспорта США Элейн Лан Чао поручила главному инспектору ведомства проверить, как проходил процесс сертификации самолетов Boeing 737 MAX 8, сообщается на сайте Минтранса.

«Безопасность является главным приоритетом министерства, и мы все опечалены гибелью людей в результате недавних происшествий с участием двух Boeing 737 MAX в Индонезии и Эфиопии», – говорится в сообщении.

В Минтрансе напомнили, что Boeing подала заявку на сертификацию в январе 2012-го, а Федеральное управление гражданской авиации США (FAA) выдало необходимый документ в 2017-м. Ранее о том, что министерство выясняет обстоятельства, при которых Boeing получила сертификат, со ссылкой на источники сообщала газета The Wall Street Journal.

В свою очередь собеседник Bloomberg рассказал, что Boeing могла влиять на проверку безопасности своих самолетов. Издание Seattle Times писало, что FAA предоставляло компании все больше полномочий для оценки безопасности, ссылаясь при этом на нехватку финансирования.

За последние полгода произошли две авиакатастрофы с участием Boeing 737 MAX. Так, в октябре 2018-го в Индонезии разбился лайнер авиакомпании Lion Air, 189 человек погибли. 10 марта борт Ethiopian Airlines потерпел крушение спустя несколько минут после вылета из столицы Эфиопии, все находившиеся на борту 157 человек погибли.

По данным CNN, пилоты лайнеров Boeing 737 MAX неоднократно жаловались на то, как самолет ведет себя после включения автопилота. По меньшей мере в двух случаях воздушное судно начинало пикирование. Источник Bloomberg утверждает, что разбившийся в Эфиопии самолет перед крушением готовился к пикированию.

После катастрофы полета Boeing 737 MAX запретили многие страны, в том числе Россия. Сама компания приостановила поставки лайнеров данного типа своим клиентам и пообещала обновить программное обеспечение самолетов.

<https://www.rbc.ru/society/20/03/2019/5c919d6e9a79476d42534612>

### **ИЗВЕСТИЯ; 2019.03.19; AIR CANADA ОТМЕНИЛА ПОЛЕТЫ BOEING 737 MAX ДО 1 ИЮЛЯ**

Канадский авиаперевозчик компания Air Canada как минимум до 1 июля отменил все полеты на самолетах Boeing 737 MAX. Об этом во вторник, 19 марта, сообщил телеканал CBC.

Поставки проблемной модели лайнера в РФ переносятся на неопределенный срок

По его данным, такое решение руководством компании принято для того, чтобы «клиенты чувствовали себя увереннее при бронировании авиабилетов». Кроме того, из-за такой меры Air Canada вынуждена временно приостановить некоторые регулярные рейсы внутри Канады.

<https://iz.ru/858267/2019-03-19/air-canada-otmenila-polety-boeing-737-max-do-1-iiulia>

### **ИЗВЕСТИЯ; ОЛЬГА КОЛЕНЦОВА; 2019.03.20; ОПОЗНАННЫЙ ОБЪЕКТ: НОВЫЙ ДИСКОПЛАН ПРОСЛЕДИТ ЗА ТРУБОПРОВОДАМИ; НОВЫЙ АППАРАТ ЛЕГКО ПОМЕЩАЕТСЯ В БАГАЖНИК СЕДАНА, СПОСОБЕН СОХРАНЯТЬ УСТОЙЧИВОЕ ПОЛОЖЕНИЕ В ВОЗДУХЕ И ПОДНИМАТЬ ГРУЗЫ ДО 3 КГ**

Российские инженеры разработали беспилотный летательный аппарат с конструкцией крыла, похожей на выпуклый диск. Такое строение машины позволяет ей осуществлять взлет под углом 17-20 градусов, в то время как у аппаратов с плоским крылом эта величина в два раза меньше. Дискoplan весит чуть менее 3 кг и легко помещается в багажник обычного седана. Аппарат предполагают использовать для осмотра трубопроводов и линий электропередач, а также для доставки небольших грузов.

Регулярная проверка трасс трубопроводов и сети электропередач существенно повышает их надежность и безопасность. Эту задачу успешно решают беспилотники с видеокамерами, однако конструкции применяемых сегодня аппаратов имеют ряд существенных недостатков: опасность сорваться в штопор, сложность взлета и посадки.

Инженеры из РГУ нефти и газа (НИУ) имени И.М. Губкина создали модернизированный летательный аппарат на базе дискoplана, позволяющий увеличить его подъемную силу, повысить управляемость и сделать более стабильным в воздухе.

- Эта модель дискoplана отличается от других разработок, в том числе зарубежных, особым профилем для крыльев аппарата в виде выпуклой линзы, – рассказал ведущий инженер РГУ нефти и газа имени И.М. Губкина Хорен Туманян. – Высота профиля линзы-диска составляет 10% от метрового диаметра крыла аппарата. Такая конструкция позволяет беспилотнику сохранять устойчивость в воздухе вплоть до угла атаки (угол

между крылом и набегающим потоком воздуха) в 45 градусов. У других моделей с прямоугольным плоским крылом это значение составляет максимум 22 градусов, после чего они срываются в штопор.

Летать дископлан может как на бензиновом двигателе, так и на ионно-литиевой батарее. Аппарат самостоятельно поддерживает фиксированную высоту, двигаясь по цепочке заданных GPS-координат. Минимальная скорость полета дископлана составляет 15-20 км/ч, средняя – 60-80 км/ч, максимальная – 90-110 км/ч.

- Продержаться в воздухе при движении на бензиновом двигателе аппарат способен около 4-5 часов, на ионно-литиевой батарее – час. А потеряв связь с передатчиком, дископлан автоматически возвращается в точку запуска, – добавил инженер проекта Виктор Тимошенко. – На высоте около полуметра между дископланом и землей по законам аэродинамики появляется воздушная подушка, которая позволяет осуществить максимально мягкую посадку.

- Еще одна важная особенность дископлана в том, что ни при каких условиях полета, даже при парашютировании, он не срывается в штопор, что особенно важно для качественного мониторинга местности и объектов, – объяснил заведующий лабораторией кафедры машин и оборудования нефтяной и газовой промышленности Губкинского университета Игорь Бабакин. – За счет круглого крыла воздушный поток обтекает его плавно. Полевые испытания показали, что даже при порывистом ветре силой до восьми метров в секунду дископлан ведет себя устойчиво.

Дископлан удобно перевозить. При сложенных крыльях размер аппарата уменьшается вдвое. Впрочем, в багажник автомобиля он помещается и так – в отличие от других моделей, размах крыльев которых составляет около 2 м. Габариты этой модели – в два раза меньше, подчеркнул участвующий в разработке дископлана профессор кафедры машин и оборудования нефтяной и газовой промышленности Губкинского университета Юрий Сазонов.

Помимо мониторинга местности и инфраструктуры, аэрофотосъемки и поиска людей с помощью прикрепленной видеокамеры, дископлан может доставлять небольшие грузы. Его вес – чуть меньше 3 кг, и столько же он может поднять в воздух в виде полезной нагрузки.

- В мире существуют десятки разработок беспилотных летательных аппаратов, основанных на применении новых форм крыла. Вызовы перед современными разработчиками беспилотников – повышение времени нахождения в воздухе и массы полезной нагрузки. Отдельную ценность представляют типы полезной нагрузки и аналитика полученных с помощью аппаратов данных, – считает генеральный директор Skyeer Александр Рыжов. – Характеристики этого дископлана специалистов отрасли не удивят. Думаю, все эти поиски новых конструкций сведутся к схеме конвертоплана – летательного аппарата с поворотными двигателями, работающими как в самолетном, так и вертолетном режиме.

Первый экспериментальный образец дисколета прошел успешные испытания. Весной планируется провести испытания второго, доработанного экспериментального образца. Авторы разработки планируют выступить в апреле на нефтегазовых конференциях и найти там партнеров по производству дископланов.

<https://iz.ru/848466/olga-kolentcova/opoznannyi-obekt-novyi-diskoplan-prosledit-za-truboprovodami>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.19; СУД 16 АПРЕЛЯ РАССМОТРИТ ИСК ГТЛК К «ИРАЭРО» НА 151 МЛН РУБ**

Арбитражный суд Москвы принял к производству иск «Государственной транспортной лизинговой компании» (ГТЛК), требующей с авиакомпании «ИрАэро» 151,3 млн рублей, следует из материалов суда.

Предварительные слушания по делу назначены на 16 апреля. Суть требований не раскрывается.

Ранее сообщалось, что ГТЛК подала данный иск к «ИрАэро» в феврале.

Сообщалось также, что ГТЛК в феврале подала в Арбитражный суд Москвы еще один иск к «ИрАэро» – на 425,79 млн рублей. Предварительные слушания по нему назначены на 28 марта.

Еще в одном иске ГТЛК требует взыскать с авиакомпании 168,23 млн рублей. Суть иска не раскрывается, но указывается, что истец готов урегулировать спор мирным путем, этот вопрос суд рассмотрит на заседании 21 марта.

Кроме того, суд 25 апреля рассмотрит иск ГТЛК о взыскании с «ИрАэро» 212,9 млн рублей, в нем речь идет о долгах за аренду SSJ-100. В рамках этого же дела «ИрАэро» подала иск к ГТЛК о взыскании убытков на 80,77 млн рублей.

Как сообщалось, в 2018 году суд прекратил производство по двум искам ГТЛК к авиакомпании.

В первом иске лизинговая компания требовала погасить долги по аренде за пользование самолетами SSJ-100, техническим резервам, неустойку, а также задолженность по возмещению расходов по страхованию воздушных судов, задолженность по обучению авиационного персонала, поставкам запасных частей. Сумма иска сначала составляла 541,6 млн рублей, впоследствии была снижена до 253,3 млн рублей. По нему стороны подписали мировое соглашение с графиком погашения долгов «ИрАэро» до 31 декабря 2019 года.

По второму иску «ИрАэро» взяла на себя обязательства погасить до конца 2019 года задолженность по арендным платежам в размере 19,435 млн рублей, а также задолженность по уплате технических резервов – \$2,1 млн, неустойку за неисполнение обязательств по уплате арендных платежей – 6,796 млн рублей и неустойку за неисполнение обязательств по уплате техрезервов – \$35,895 тыс.

В 2016-2017 годах авиакомпания взяла в лизинг у ГТЛК восемь SSJ-100, из них четыре новых (в максимальной комплектации), еще четыре ранее эксплуатировались Red Wings. Позже «ИрАэро» сообщила, что ее парк пополнился девятым SSJ-100, который ранее эксплуатировала авиакомпания «Ямал». Лизингодателя этой машины компания не назвала. Специально для новых SSJ-100 «ИрАэро» разработала летную программу, включающую маршруты из Иркутска, Барнаула, Омска на юг России, а также в Москву и Санкт-Петербург.

В парке «ИрАэро», кроме SSJ-100, находятся три широкофюзеляжных самолета Boeing-777-200, которые ранее эксплуатировала ушедшая с рынка «ВИМ-Авиа», а также канадские CRJ-200, российские Ан-24 и Ан-26.