



Ежедневный мониторинг СМИ

08 МАЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; 2019.05.08; ПРАВКОМИССИЯ ПО РАССЛЕДОВАНИЮ ЧП С SSJ-100 ПРИЗВАЛА ОРИЕНТИРОВАТЬСЯ НА ОФИЦИАЛЬНЫЕ ДАННЫЕ	5
КАБМИН ПОРУЧИЛ МИНТРАНСУ ПРЕДСТАВИТЬ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ АВИАПЕРЕВОЗОК	5
ТАСС; 2019.05.08; ПРИОСТАНОВИТЬ ЭКСПЛУАТАЦИЮ «СУХОЙ СУПЕРДЖЕТ» МОГУТ ТОЛЬКО АВИАЦИОННЫЕ ОРГАНЫ – ПЕСКОВ.....	5
ИНТЕРФАКС; 2019.05.07; МЕДВЕДЕВ ТРЕБУЕТ СДЕЛАТЬ НЕОБХОДИМЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ И ОРГВЫВОДЫ ПО ИТОГАМ РАССЛЕДОВАНИЯ АВИАКАТАСТРОФЫ В ШЕРЕМЕТЬЕВО.....	6
ИНТЕРФАКС; 2019.05.07; МАТЕРИАЛЬНАЯ ПОМОЩЬ ПОСТРАДАВШИМ В АВИАКАТАСТРОФЕ В «ШЕРЕМЕТЬЕВО» ДОЛЖНА ДОЙТИ ДО АДРЕСАТОВ БЕЗ ЗАДЕРЖЕК – ПРЕМЬЕР	6
ИНТЕРФАКС; 2019.05.07; МИНТРАНС РФ ПРЕДЛОЖИТ НАГРАДИТЬ БОРТПРОВОДНИКОВ СГОРЕВШЕГО В «ШЕРЕМЕТЬЕВО» SSJ-100	7
РОССИЯ 1 # ВЕСТИ, МОСКВА, 2019.05.07; ЗАСЕДАНИЕ КАБИНЕТА МИНИСТРОВ	7
1 КАНАЛ # НОВОСТИ, МОСКВА; 2019.05.07; ЗАСЕДАНИЕ КАБМИНА	8
1 КАНАЛ # НОВОСТИ, МОСКВА; 2019.05.07; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОБСУДИЛО СИТУАЦИЮ С ВЫПЛАТАМИ СЕМЬЯМ ПОГИБШИХ И ПОСТРАДАВШИМ В КАТАСТРОФЕ В ШЕРЕМЕТЬЕВЕ	9
РБК ТВ # ГЛАВНЫЕ НОВОСТИ, МОСКВА; 2019.05.07; ТРАГЕДИЯ В ШЕРЕМЕТЬЕВО	9
НТВ # СЕГОДНЯ, МОСКВА; 2019.05.07; ТРАГЕДИЯ В ШЕРЕМЕТЬЕВО	10
РЕН ТВ # НОВОСТИ, МОСКВА; 2019.05.07; СЕГОДНЯ ВЫРОСЛО ЧИСЛО ГОСПИТАЛИЗИРОВАННЫХ В РЕЗУЛЬТАТЕ АВИАКАТАСТРОФЫ В ШЕРЕМЕТЬЕВЕ.....	11
РЕН ТВ # НОВОСТИ, МОСКВА; 2019.05.07; ГЕРОИЗМ МАКСИМА МОИСЕЕВА – БОРТПРОВОДНИКА СГОРЕВШЕГО В ШЕРЕМЕТЬЕВО САМОЛЕТА СОБИРАЮТСЯ ОТМЕТИТЬ ОДНОЙ ИЗ ВЫСШИХ НАГРАД РОССИИ – ОРДЕНОМ МУЖЕСТВА	12
RT (RUSSIAN.RT.COM); СЕРГЕЙ ГУСАРОВ; 2019.05.07; «СДЕЛАТЬ НЕОБХОДИМЫЕ ВЫВОДЫ»: КАК ПРОДВИГАЕТСЯ РАССЛЕДОВАНИЕ ОБСТОЯТЕЛЬСТВ КАТАСТРОФЫ SSJ-100 В АЭРОПОРТУ ШЕРЕМЕТЬЕВО	13
ИНТЕРФАКС; 2019.05.07; МИНТРАНС РФ ПОДГОТОВИЛ ПРОЕКТ ПОСТАНОВЛЕНИЯ О СВОБОДНЫХ ПОЛЕТАХ БЕСПИЛОТНИКОВ НА ВЫСОТЕ ДО 150 МЕТРОВ	16
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ОЗУН АРТЕМ; 2019.05.08; ПАМЯТЬ БЕССМЕРТНА!; ДЕЛЕГАЦИЯ МИНТРАНСА РОССИИ ВОЗЛОЖИЛА ЦВЕТЫ К МОГИЛЕ НЕИЗВЕСТНОГО СОЛДАТА У КРЕМЛЕВСКОЙ СТЕНЫ	16
ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.05.08; ВРЕМЯ УГОВОРОВ ПРОШЛО; В МИНТРАНСЕ ПРОШЛО СЕЛЕКТОРНОЕ СОВЕЩАНИЕ С СУБЪЕКТАМИ РФ ПО ЛИЦЕНЗИРОВАНИЮ АВТОБУСНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК	17
ТРАНСПОРТ РОССИИ; БУДУМЯН ВАЛЕРИЙ, ШВЕЙЦЕР ОЛЬГА; 2019.05.08; ЗАКОН О ТАКСИ НЕ ДОПИСАН; ЭТО ПРИЗНАЛИ ВСЕ УЧАСТНИКИ	

ОБЩЕСТВЕННЫХ СЛУШАНИЙ, ПРОШЕДШИХ В ОБЩЕСТВЕННОЙ ПАЛАТЕ РФ	18
ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.05.08; ГЛАВНОЕ – БЕЗОПАСНОСТЬ; ДЕПУТАТЫ ОЗАБОЧЕНЫ СОСТОЯНИЕМ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК.....	23
ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.05.08; РЕГИОНАЛЬНЫЙ АСПЕКТ РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТА «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ» ОБСУДИЛИ В СКФО	24
ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.05.08; ВЗГЛЯД РЫНКА; КАК ПОВЫСИТЬ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА	25
ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.05.08; ПЛАЦКАРТ ДЛЯ КУРИЦЫ; О ТОМ, ЧТО ПРЕПЯТСТВУЕТ НАРАЩИВАНИЮ ЭКСПОРТА СКОРОПОРТЯЩЕЙСЯ ПРОДУКЦИИ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ	26
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ОЗУН АРТЕМ; 2019.05.08; СОХРАНИТЬ БАЛАНС ИНТЕРЕСОВ; АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ОТРАСЛИ ОБСУЖДАЛИСЬ НА ОБЩЕМ СОБРАНИИ ЧЛЕНОВ РОССИЙСКОЙ ПАЛАТЫ СУДОХОДСТВА	30
ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.05.08; КАРПОВА ЕЛИЗАВЕТА; 2019.05.08; ПО РЕКАМ – С КОМФОРТОМ; В МОСКВЕ ОТКРЫЛАСЬ БОЛЬШАЯ КРУИЗНАЯ НАВИГАЦИЯ-2019	31
ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.05.08; СОГЛАСОВАННЫЕ РЕШЕНИЯ; НАЙДЕНЫ ПО ВОПРОСУ СТРОИТЕЛЬСТВА НИЖЕГОРОДСКОГО НИЗКОНАПОРНОГО ГИДРОУЗЛА.....	32
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЛАРИОНОВА ТАТЬЯНА; 2019.05.08; РАЗМАХ КРЫЛЬЕВ; ГОТОВО ЛИ ОТЕЧЕСТВЕННОЕ САМОЛЕТОСТРОЕНИЕ УДОВЛЕТВОРИТЬ ПОТРЕБНОСТИ АВИАКОМПАНИЙ В ВОЗДУШНЫХ СУДАХ?	33
ТРАНСПОРТ РОССИИ; БАЙБЕКОВ ШАМИЛЬ; 2019.05.08; «ПЛАМЕННЫЙ МОТОР». ПОКА ЗАТОР; СТАНЕТ ЛИ ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ ДВИГАТЕЛЬ ПОЛНОЦЕННОЙ ЗАМЕНОЙ ИМПОРТНЫХ АНАЛОГОВ?	36
ТРАНСПОРТ РОССИИ; КРАПОШИН ПЕТР; 2019.05.08; АВТОМАТИКА И ЧЕЛОВЕК; ДОСТАТОЧНО ЛИ ЗНАНИЙ СИСТЕМ ВОЗДУШНОГО СУДНА У ЛЕТНЫХ ЭКИПАЖЕЙ?.....	39
ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.05.08; НА ПУТИ К ЛЕГАЛИЗАЦИИ; ЭКСПЕРТЫ ОБСУДИЛИ ПРОЕКТЫ ФЕДЕРАЛЬНЫХ АВИАЦИОННЫХ ПРАВИЛ В ЧАСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ БЕСПИЛОТНИКОВ.....	42
ТАСС; 2019.05.07; РЕКОНСТРУКЦИЯ АЭРОПОРТА ПОЛЯРНЫЙ В ЯКУТИИ ОБОЙДЕТСЯ ПОЧТИ В 3 МЛРД РУБЛЕЙ	44
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НИКОЛАЙ ГРИЩЕНКО; 2019.05.07; ПЕРЕВЕСТИ ПОТОКИ; НА КАСПИИ БУДЕТ СОЗДАН ЛОГИСТИЧЕСКИЙ КЛАСТЕР	44
ТАСС; 2019.05.07; РОССИЙСКИМ ДОРОЖНИКАМ ОФИЦИАЛЬНО РАЗРЕШАТ КЛАСТЬ АСФАЛЬТ В ДОЖДЬ И СНЕГ	45
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСАНДР ГАВРИЛЕНКО; 2019.05.07; ОКО ЗА ОКОН; КАМЕРЫ ФОТОВИДЕОФИКСАЦИИ НАВОДЯТ ПОРЯДОК НА ДОРОГАХ	46
КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА, ОЛЕГ САПОЖКОВ; 2019.05.08; ЦИФРОВАЯ ЭКОНОМИКА НЕ ЗАГРУЖАЕТСЯ; САМЫЙ СОВРЕМЕННЫЙ НАЦПРОЕКТ ПОКА НЕ ВПИСЫВАЕТСЯ В ЭЛЕКТРОННЫЙ УЧЕТ	46
ИНТЕРФАКС; 2019.05.07; «РЖД ЛОГИСТИКА» И PASIFIK EURASIA LOGISTIK DIS TICARET СОЗДАДУТ СП ПОД МТК БАКУ-ТБИЛИСИ-КАРС	48
ИНТЕРФАКС; 2019.05.07; УЧАСТНИКИ АРКТИЧЕСКОГО СОВЕТА ИЗ-ЗА ПОЗИЦИИ США ПО КЛИМАТУ НЕ СМОГЛИ СОГЛАСОВАТЬ ДЕКЛАРАЦИЮ – СМИ.....	49
КОММЕРСАНТЬ; 2019.05.08; АРКТИКУ ОБСУДИЛИ С МАЛЫМИ НАРОДАМИ; ФИНЛЯНДИЯ ПЕРЕДАЛА ПРЕДСЕДАТЕЛЬСТВО В АРКТИЧЕСКОМ СОВЕТЕ..	49

ИНТЕРФАКС; 2019.05.07; ВО ФРАНЦИИ ОЖИДАЮТ ОТМЕНЫ СОТЕН АВИАРЕЙСОВ ИЗ-ЗА ЗАБАСТОВКИ АВИАДИСПЕТЧЕРОВ	51
ИЗВЕСТИЯ; ИРИНА БАДМАЕВА; 2019.05.08; ЗАМЕЩЕНИЕ ЕВРОПЫ: ВОСТОК ВПЕРВЫЕ ОБГОНИТ ЗАПАД ПО ИМПОРТУ ИЗ РОССИИ; ГЛАВНЫМИ ТОЧКАМИ РОСТА ЭКСПОРТА СТАНУТ НЕФТЬ, ГАЗ, МЕТАЛЛЫ И ПРОДОВОЛЬСТВИЕ	51
ТАСС; 2019.05.07; МАЙСКИЙ УКАЗ ГОД СПУСТЯ: ПЕРВЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ НАЦПРОЕКТОВ БУДУТ ЗАМЕТНЫ УЖЕ В ЭТОМ ГОДУ	53
ИНТЕРФАКС; 2019.05.07; ПУТИН ПРОВЕДЕТ ЗАСЕДАНИЕ СОВЕТА ПО НАЦПРОЕКТАМ	56
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР КУЗЬМИН; 2019.05.08; ВЫПЛАТЫ И ВЫВОДЫ; ОПРЕДЕЛЕНА КОМПЕНСАЦИИ СЕМЬЯМ ПОГИБШИХ И ПОСТРАДАВШИМ В АВИАКАТАСТРОФЕ В ШЕРЕМЕТЬЕВО	56
КОММЕРСАНТЪ; СЕРГЕЙ МАШКИН; 2019.05.08; КАТАСТРОФА В ШТАТНОМ РЕЖИМЕ; ОПУБЛИКОВАНЫ ПЕРЕГОВОРЫ ПИЛОТОВ SSJ С ДИСПЕТЧЕРОМ.	59
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ, РОМАН КРЕЦУЛ, АЛЕКСЕЙ РАММ, ИРИНА ЦЫРУЛЕВА; 2019.05.08; НЕВЕРНЫЙ ДО ПОСЛЕДНИХ МИНУТ ПИЛОТЫ ЛАЙНЕРА СООБЩАЛИ ДИСПЕТЧЕРАМ, ЧТО ПОЛЕТ ПРОХОДИТ ШТАТНО, И ОТКАЗЫВАЛИСЬ ОТ ПОМОЩИ.....	60
ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.05.08; БЕГЛОВ ПОПРОСИЛ МЕДВЕДЕВА ПОДДЕРЖАТЬ ПРОЕКТЫ НА 440 МЛРД РУБЛЕЙ; НО ВЛАСТИ ГОРОДА НЕ СПРАВИЛИСЬ С ПОДГОТОВКОЙ ДОКУМЕНТОВ.....	63
ВЕДОМОСТИ; ГАЛИНА СТАРИНСКАЯ, ВИТАЛИЙ ПЕТЛЕВОЙ, АННА ЧЕРВОННАЯ; 2019.05.07; НОВАК СООБЩИЛ ОБ АРЕСТЕ ЧЕТЫРЕХ ЧЕЛОВЕК ПО ДЕЛУ О ЗАГРЯЗНЕНИИ «ДРУЖБЫ»; МИНЭНЕРГО ПРЕДЛАГАЕТ УЖЕСТОЧИТЬ МЕХАНИЗМ КОНТРОЛЯ КАЧЕСТВА НЕФТИ, КОТОРАЯ ПОСТУПАЕТ В ТРУБУ	65
ИНТЕРФАКС; 2019.05.07; НОВАК: СИТУАЦИЯ С ПОСТАВКОЙ НЕКОНДИЦИОННОЙ НЕФТИ БУДЕТ НОРМАЛИЗОВАНА В ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ МАЯ.....	66
ВЕДОМОСТИ; ВИТАЛИЙ ПЕТЛЕВОЙ, ФИЛИПП СТЕРКИН; 2019.05.07; НЕФТЯНИКАМ ПРИДЕТСЯ ЖДАТЬ ПОВЫШЕНИЯ КОМПЕНСАЦИИ ЗА ПОСТАВКИ ТОПЛИВА В РОССИИ; МЕДЛИТЕЛЬНОСТЬ ЧИНОВНИКОВ ОБЕРНУЛАСЬ ПОТЕРЯМИ ДЛЯ БИЗНЕСА	67
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА СЕВЕРО-ЗАПАДА; УЛЬЯНА ВЫЛЕГЖАНИНА; 2019.05.07; «ЧИЖИК» ПОЛЕТЕЛ; В РФ НАЗВАЛИ РЕГИОНЫ- ЛИДЕРЫ ПО УРОВНЮ РАЗВИТИЯ ГЧП.....	68
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА СЕВЕРО-ЗАПАДА; ВЕРА ЧЕРЕНЕВА; 2019.05.07; БЕСПИЛОТНИК НА ТРАССЕ; ТРАНСПОРТНЫЕ СИСТЕМЫ В ГОРОДАХ БУДУТ ПРИСПОСАБЛИВАТЬ ПОД МАШИНЫ БЕЗ ВОДИТЕЛЕЙ	69
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИВАН ПЫШЕЧКИН; 2019.05.07; ШТРАФ ЗА ПРЕВЫШЕНИЕ СКОРОСТИ ПРЕДЛОЖИЛИ ПРИВЯЗАТЬ К ДОХОДУ НАРУШИТЕЛЕЙ	71
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; СЕРГЕЙ ЖУКОВ; 2019.05.07; СОБЯНИН: РАЗВЯЗКА МКАД С УЛИЦЕЙ ГЕНЕРАЛА ДОРОХОВА ОТКРОЕТСЯ В ЭТОМ ГОДУ	72
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРИШЕВ; 2019.05.07; ЗНАКИ СТРОГОЙ ОТЧЕТНОСТИ; КТО И КАК БУДЕТ ИЗГОТАВЛИВАТЬ АВТОМОБИЛЬНЫЕ НОМЕРА	73
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИРИНА БЕЛОВА, НИКОЛАЙ ГРИЩЕНКО, ОЛЬГА ДМИТРЕНКО, КСЕНИЯ ДУБИЧЕВА, ЕЛЕНА МАЦИОНГ; 2019.05.08; ПЕРЕДАЙТЕ	

ЗА ПРОЕЗД; КОРРЕСПОНДЕНТЫ «РОССИЙСКОЙ ГАЗЕТЫ» ПРОВЕРИЛИ В РЕГИОНАХ ЦЕНЫ НА ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ	73
РГ-НЕДЕЛЯ; ИВАН ПЫШЕЧКИН; 2019.05.07; ДВА КОЛЕСА ПАРА; ВЕЛОСИПЕДЫ И ЭЛЕКТРОСАМОКАТЫ НАПРОКАТ: ЧТО БЫСТРЕЕ И ДЕШЕВЛЕ?	75
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; РОМАН КИЯШКО; 2019.05.07; В ГРОЗНОМ ЗАРАБОТАЛО ПЕРВОЕ НА КАВКАЗЕ ТАКСИ ДЛЯ ЖЕНЩИН	77
ТАСС; 2019.05.07; ИНВЕСТИЦИИ В РАЗВИТИЕ ВСЖД СОСТАВЯТ В 2019 ГОДУ 54 МЛРД РУБЛЕЙ.....	78
ТАСС; 2019.05.07; РЖД ЗАПУСТЯТ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ «ЛАСТОЧКИ» МЕЖДУ МОСКВОЙ И ПЕТЕРБУРГОМ НА МАЙСКИЕ ПРАЗДНИКИ.....	78
ИНТЕРФАКС; 2019.05.07; ПОЕЗДА «АЛЛЕГРО» НЕ БУДУТ КУРСИРОВАТЬ МЕЖДУ ПЕТЕРБУРГОМ И ХЕЛЬСИНКИ 3 АВГУСТА ИЗ-ЗА РЕМОНТА ПУТЕЙ.....	78
ИНТЕРФАКС; 2019.05.07; РЖД ВИДЯТ ПЕРСПЕКТИВЫ ДЛЯ КОНТРЕЙЛЕРОВ НА МАРШРУТАХ ИЗ МОСКВЫ В НОВОСИБИРСК И КАЛИНИНГРАД, НА ЮГЕ РФ	79
ИНТЕРФАКС; 2019.05.07; СПИСАНИЯ ПОЛУВАГОНОВ В 2019-25 ГГ. НЕ ПРЕВЫСЯТ 30 ТЫС. ШТ. – ПЕРВЫЙ ЗАМГЛАВЫ ФГК	80
ИНТЕРФАКС; 2019.05.07; ФГК ЖДЕТ СОХРАНЕНИЯ В РФ В 2019-25 ГГ. НЕЗНАЧИТЕЛЬНОГО ПРОФИЦИТА КРЫТЫХ ВАГОНОВ	80
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСЕЙ МИХАЙЛОВ; 2019.05.07; МУРМАНСК ПОЛУЧИТ САМЫЙ КРУПНЫЙ В РОССИИ СУХОЙ ДОК	80
ИНТЕРФАКС; 2019.05.07; АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ «УРАЛ» ПЛАНИРУЕТСЯ СПУСТИТЬ НА ВОДУ В ПЕТЕРБУРГЕ 25 МАЯ.....	81
ИНТЕРФАКС; 2019.05.07; АТОМФЛОТ ЛЕТОМ ПЛАНИРУЕТ ПОДПИСАТЬ КОНТРАКТЫ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ЕЩЕ ДВУХ АТОМНЫХ ЛЕДОКОЛОВ	81
ИНТЕРФАКС; 2019.05.07; СОВФРАХТ ПОДАЛ ИСК К АНТИПИНСКОМУ НПЗ НА 4 МЛРД РУБЛЕЙ.....	82
ИНТЕРФАКС; 2019.05.07; ПЕРЕВАЛКА ГРУЗОВ В АЗОВО-ДОНСКОМ БАССЕЙНЕ В АПРЕЛЕ ВЫРОСЛА НА 21%	82
ИНТЕРФАКС; 2019.05.07; МОРПОРТ «АЗОВ» В ЯНВАРЕ-АПРЕЛЕ СОКРАТИЛ ПЕРЕВАЛКУ ГРУЗОВ НА ТРЕТЬ.....	83
ИНТЕРФАКС; 2019.05.07; МАХАЧКАЛИНСКИЙ МОРПОРТ В I КВАРТАЛЕ УВЕЛИЧИЛ ПЕРЕВАЛКУ ГРУЗОВ НА 44%.....	83
ИНТЕРФАКС; 2019.05.07; ГК «СТАРВЕЙ» ОТКРЫЛА НАВИГАЦИЮ НА ЛЕНЕ, УВЕЛИЧИЛА МОЩНОСТИ ПО ПЕРЕРАБОТКЕ КОНТЕЙНЕРОВ В ОСЕТРОВО..	84
ТАСС; 2019.05.07; СМИ: ДВЕ РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ С КОНЦА МАЯ ОТКРЫВАЮТ РЕЙСЫ НА ТАЙВАНЬ	85
ИНТЕРФАКС; 2019.05.07; «АЭРОФЛОТ» ОТМЕНИЛ УЖЕ ЧЕТЫРЕ РЕЙСА «МОСКВА-ВИЛЬНИУС»	85
ИНТЕРФАКС; 2019.05.07; САРАТОВСКИЕ АВИАЛИНИИ СТАЛИ ОТВЕТЧИКОМ ПО ИСКУ НА 200 МЛН РУБ. ОТ СДАВАВШЕЙ ИМ В АРЕНДУ АН-148 «ДОЧКИ» АЭРОФЛОТА	85
ИНТЕРФАКС; 2019.05.07; ФАС УЛИЧИЛА ОПЕРАТОРА «ЖУКОВСКОГО» В НАРУШЕНИИ ПРИ УЧАСТИИ В РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТА ИРКУТСКА – СПАРК.....	86
ИНТЕРФАКС; 2019.05.07; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ПЛАНИРУЮТ В 2019Г УВЕЛИЧИТЬ ПЕРЕВОЗКУ ПассажиРОВ НА 6,7%.....	87
ИНТЕРФАКС; 2019.05.07; АЭРОПОРТ ВОЛГОГРАДА В I КВАРТАЛЕ УВЕЛИЧИЛ ПассажиРОПОТОК Почти на 13%.....	87

ПУБЛИКАЦИИ

ТАСС; 2019.05.08; ПРАВКОМИССИЯ ПО РАССЛЕДОВАНИЮ ЧП С SSJ-100 ПРИЗВАЛА ОРИЕНТИРОВАТЬСЯ НА ОФИЦИАЛЬНЫЕ ДАННЫЕ

Правительственная комиссия по расследованию авиакатастрофы в аэропорту Шереметьево, произошедшей 5 мая, призывает ориентироваться только на официальную информацию. Об этом сообщил российским информагентствам председатель комиссии **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**.

По его словам, «появляющиеся в прессе и соцсетях сообщения о самой катастрофе и ходе расследования ее причин могут содержать неточную, сфальсифицированную или вырванную из контекста информацию». Достоверные данные будут предоставляться в официальном порядке.

Самолет «**Аэрофлота**» SSJ-100 рейсом Москва – Мурманск 5 мая совершил аварийную посадку в аэропорту Шереметьево и загорелся. На борту находились 73 пассажира и пять членов экипажа. Погиб 41 человек.

Возбуждено уголовное дело по ч. 3 ст. 263 УК РФ («Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, повлекшее по неосторожности смерть двух и более лиц»). Следствие рассматривает ряд версий катастрофы, среди которых недостаточная квалификация пилотов, техническая неисправность и неблагоприятные погодные условия.

<https://tass.ru/proisshestiya/6412467>

КАБМИН ПОРУЧИЛ МИНТРАНСУ ПРЕДСТАВИТЬ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ АВИАПЕРЕВОЗОК

Правительство поручило **Министерству транспорта** представить предложения по совершенствованию осуществления авиаперевозок. Об этом говорится в сообщении, опубликованном на сайте правительства.

«**Минтрансу** России с учетом результатов работы правительственной комиссии, созданной для расследования причин и ликвидации последствий указанной катастрофы [самолета Sukhoi Superjet 100 в Шереметьеве 5 мая], подготовить и представить председателю правительства Российской Федерации Дмитрию Анатольевичу **Медведеву** предложения по совершенствованию осуществления воздушных перевозок, включая вопросы организационного и технического характера, а также нормативного регулирования», – отмечается в сообщении.

Ранее сообщалось, что премьер-министр **Дмитрий Медведев** поручил **Минтрансу** с учетом катастрофы самолета «**Аэрофлота**» SSJ-100 при необходимости представить идеи по совершенствованию законодательства в сфере безопасности авиаперевозок.

<https://tass.ru/ekonomika/6411868>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Medvedev-poruchil-Mintransu-podgotovit-predlozheniya-po-sovshenstvovaniyu-vozdushnih-perevozok-2019-05-08/>

ТАСС; 2019.05.08; ПРИОСТАНОВИТЬ ЭКСПЛУАТАЦИЮ «СУХОЙ СУПЕРДЖЕТ» МОГУТ ТОЛЬКО АВИАЦИОННЫЕ ОРГАНЫ – ПЕСКОВ

Решение о приостановке эксплуатации самолетов «Сухой Суперджет» могут принять только компетентные авиационные органы, а не граждане, подписывающие петиции на портале Change.org. Такое мнение высказал пресс-секретарь президента РФ **Дмитрий Песков**.

«Об этом все-таки должны говорить только компетентные органы, авиационные органы,» – сказал он, комментируя вопрос о том, рассматривают ли в Кремле возможность удовлетворить петицию граждан, которая на указанном портале уже собрала свыше 140 тысяч подписей за приостановку эксплуатации этого типа самолетов.

Песков подтвердил, что в Кремле «видели сообщения на этот счет». «Но еще раз повторяю, компетентными могут являться только какие-то выводы соответствующих авиационных органов», – подчеркнул он.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.07; МЕДВЕДЕВ ТРЕБУЕТ СДЕЛАТЬ НЕОБХОДИМЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ И ОРГВЫВОДЫ ПО ИТОГАМ РАССЛЕДОВАНИЯ АВИАКАТАСТРОФЫ В ШЕРЕМЕТЬЕВО

Премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** поставил правительству задачу сделать необходимые выводы по итогам расследования причин катастрофы с самолетом SSJ-100.

«Задача – расследовать обстоятельства происшествия, технологическую сторону, конечно, правовую, чем занимаются следственные органы, сделать необходимые выводы», – сказал **Д.Медведев** в ходе заседания правительства.

Премьер-министр подчеркнул, что именно эта задача сейчас стоит перед правительственной комиссией по оказанию помощи пострадавшим, семьям погибших и ликвидации последствий крушения SSJ-100 в Шереметьево.

По словам **Д.Медведева**, результатом работы комиссии «должны быть определенные оценки, технические выводы, организационные выводы, выводы в сфере регулирования».

«По итогам работы прошу это доложить», – сказал премьер.

Д.Медведев отметил, что нужно поддержать семьи погибших и пострадавших, чтобы они получили необходимую материальную и психологическую помощь.

Премьер выразил глубокие соболезнования от имени правительства близким погибших в катастрофе.

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190507/1553322965.html>

<https://otr-online.ru/news/novosti-07052019-1900-polnyy-vypusk-125689.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.07; МАТЕРИАЛЬНАЯ ПОМОЩЬ ПОСТРАДАВШИМ В АВИАКАТАСТРОФЕ В «ШЕРЕМЕТЬЕВО» ДОЛЖНА ДОЙТИ ДО АДРЕСАТОВ БЕЗ ЗАДЕРЖЕК – ПРЕМЬЕР

Премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** потребовал, чтобы вся необходимая помощь была оказана пострадавшим и семьям погибших в катастрофе Superjet 100 в Шереметьево незамедлительно.

«Нужно сделать так, чтобы все эти выплаты, о которых вы сказали и по которым принято решение, максимально быстро дошли до их получателей», – сказал **Д.Медведев** на заседании правительства во вторник, обращаясь главе **Минтранса Евгению Дитриху**.

Он отметил, что есть целый ряд нюансов и организационного и правового характера, связанных с проведением следствия и целого ряда других процедур.

«Но нужно так организовать все, чтобы это было сделано практически без задержек», – подчеркнул премьер.

Как сообщил на заседании правительства **Е.Дитрих**, семьям погибших в катастрофе будет выплачено по девять миллионов рублей – по два миллиона составят страховые и региональные выплаты, пять миллионов выплатит «Аэрофлот». Он отметил, что во вторник совет директоров «Аэрофлота» утвердит данное решение, и можно будет приступить к выплатам.

«Все выплаты будут организованы по месту, где проживали погибшие», – сказал министр, возглавляющий правительственную комиссию по оказанию помощи пострадавшим и семьям погибших и ликвидации последствий крушения SSJ-100.

Министерство транспорта РФ

По словам **Е.Дитриха**, Мурманской, Московской областями и Москвой уже приняты решения о размерах выплат.

Страховые компании сразу начали активно работать с семьями погибших и пострадавшими, добавил министр.

«Пострадавшим будет выплачено до 2,5 млн рублей в зависимости от тяжести полученных повреждений, а также необходимые выплаты по затратам на лечение», – сказал **Е.Дитрих**.

Кроме того, сообщил он, «**Аэрофлот**» принял решение выплатить по одному миллиону рублей всем пассажирам, которым не потребовалась госпитализация. «Эти выплаты мы также начнем в ближайшее время», – сказал **Е.Дитрих**.

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190507/1553323259.html>

<https://tass.ru/proisshestviya/6408478>

<https://rns.online/transport/Semyam-pogibshih-v-aviakatastrofe-SSJ-100-viplatyat-po-9-mln-rublei-2019-05-07/>

<https://russian.rt.com/russia/news/628712-vyplaty-semi-samolet-sheremetevo>

<https://iz.ru/875801/2019-05-07/semi-pogibshikh-pri-pozhare-ssj-100-poluchat-po-9-mln-rublei>

<https://rg.ru/2019/05/07/medvedev-poruchil-operativno-dovesti-vyplaty-do-postradavshih-v-sheremetevo.html>

http://www.aif.ru/incidents/semyam_pogibshih_v_katastrofe_v_sheremetevo_vyplatyat_po_9 mln_rublei

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5cd15bf79a7947d2e9d46ffa>

<https://otr-online.ru/news/semyam-zhertv-chp-v-sheremetevo-i-postradavshim-vyplatyat-kompensacii-125690.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.07; МИНТРАНС РФ ПРЕДЛОЖИТ НАГРАДИТЬ БОРТПРОВОДНИКОВ СГОРЕВШЕГО В «ШЕРЕМЕТЬЕВО» SSJ-100

Министр транспорта РФ Евгений Дитрих попросит президента страны наградить бортпроводников аварийного самолёта Superjet, совершившего жёсткую посадку в «Шереметьево», сообщил журналистам представитель пресс-службы **Минтранса** РФ.

«В связи с катастрофой самолёта Sukhoi Superjet 100, произошедшей 5 мая 2019 года в аэропорту «Шереметьево», **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** будет ходатайствовать перед президентом России о награждении бортпроводников ПАО «**Аэрофлот**», – сказал собеседник агентства.

В том числе, предлагается наградить 21-летнего Максима Моисеева орденом Мужества (посмертно).

Также, в **Минтрансе** считают достойными государственных наград бортпроводниц Татьяну Касаткину и Ксению Фогель. Их предлагается наградить за самоотверженность, смелость и решительность, проявленные при спасении людей в экстремальных условиях.

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/society/07/05/2019/5cd18eff9a7947eafe82f560>

<https://ria.ru/20190507/1553331991.html>

<https://tass.ru/obschestvo/6409772>

<https://russian.rt.com/russia/news/628790-mintrans-poprosit-nagradit-ordenom-pogibshego-bortprovodnika>

РОССИЯ 1 # ВЕСТИ, МОСКВА, 2019.05.07; ЗАСЕДАНИЕ КАБИНЕТА МИНИСТРОВ

В: С расследования причин крушения самолета в «Шереметьево» началось сегодня заседание кабинета министров. **Дмитрий Медведев** напомнил, что госкомиссии еще накануне были даны поручения об оказании помощи пострадавшим и родственникам

погибших. Глава кабинета принял доклады о том, какие шаги уже сделаны, и еще раз выразил глубокие соболезнования семьям, потерявшим своих близких.

ДМИТРИЙ МЕДВЕДЕВ, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ: Хочу еще раз от имени правительства выразить глубокие соболезнования родным и близким погибших. Образована по моему решению правительственная комиссия. Первая задача – безусловно, людям помочь, поддержать семьи погибших. Вторая задача – расследовать обстоятельства происшествия, и технологическую сторону, и, конечно, правовую, чем занимаются следственные органы, сделать необходимые выводы.

ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ, МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ: Семьям погибших будет выплачено по девять миллионов рублей, пострадавшим будут выплачены до двух с половиной миллионов рублей в зависимости от тяжести полученных повреждений. Кроме того, «Аэрофлот» принял решение выплатить по одному миллиону рублей всем пассажирам, которым не потребовалась госпитализация. Мы договорились создать свой оперативный штаб для работы с родственниками, включив туда представителей всех социальных служб, здравоохранения, психологов. За каждой семьей закреплен отдельный куратор, который ответственен за решение всех вопросов.

ДМИТРИЙ МЕДВЕДЕВ, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ: Нужно сделать так, чтобы вот эти все выплаты максимально быстро дошли до их получателей, практически без задержек. Это первое. И второе – безусловно, результатом работы комиссии должны быть даны определенные оценки, сделаны технические выводы, организационные выводы, выводы в сфере регулирования. И по итогам работы прошу доложить.

ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ, МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ: Все будет сделано, Дмитрий Анатольевич!

В: Жертвами трагедии в столичном аэропорту стал сорок один человек. Десять пассажиров сгоревшего лайнера на данный момент остаются в больницах. По данным медиков, у всех наблюдается положительная динамика. Четверо пациентов НИИ имени Склифосовского сегодня переведены из реанимации в обычные палаты. Лучше себя чувствует и самая тяжелая пациентка, которая пока находится на искусственной вентиляции легких. И сегодня **Минтранс** выступил с инициативой посмертно наградить «Орденом мужества» бортпроводника Максима Моисеева, он погиб, пытаясь спасти пассажиров из горящего самолета.

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3144860#>

1 КАНАЛ # НОВОСТИ, МОСКВА; 2019.05.07; ЗАСЕДАНИЕ КАБМИНА

ВЕДУЩАЯ: С темы расследования причин трагедии в Шереметьеве началось сегодня заседание кабмина под председательством Дмитрия **Медведева**. Как заявил премьер, по итогам будут сделаны как технические, так и организационные выводы. Что касается выплат пострадавшим и тем, кто потерял близких, то эти деньги должны дойти до людей как можно быстрее, подчеркнул глава правительства.

Дмитрий МЕДВЕДЕВ, премьер-министр РФ: Хочу еще раз от имени правительства выразить глубокие соболезнования родным и близким погибших. Образована по моему решению правительственная комиссия. Первая задача, безусловно, людям помочь. Поддержать семьи погибших. И чтобы все получили необходимую помощь – от материальной до психологической. Евгений Иванович, вы по моему указанию руководите работой комиссии. Доложите, что сейчас сделано.

Евгений ДИТРИХ, министр транспорта РФ: Семьям погибших будет выплачено по 9 млн. рублей. Пострадавшим будет выплачено до 2,5 млн. рублей в зависимости от тяжести полученных повреждений, а также необходимые выплаты по затратам на лечение. Кроме того, «Аэрофлот» принял решение выплатить по 1 млн. рублей всем пассажирам, которым не потребовалась госпитализация.

Дмитрий МЕДВЕДЕВ, премьер-министр РФ: Нужно сделать так, чтобы все выплаты, о которых Вы сказали, максимально быстро дошли до получателей. И второе. Безусловно, по результатам работы комиссии должны быть даны определенные оценки, сделаны технические выводы, организационные выводы, выводы в сфере регулирования. По итогам работы прошу об этом доложить.

ВЕДУЩАЯ: На заседании также шла речь о трубопроводе «Дружба», где возникли вопросы по качеству нефти. Премьер поручил довести до конца расследование инцидента и привлечь к ответственности тех, кто допустил загрязнение. Четверо подозреваемых уже задержаны, об этом доложил премьеру глава Минэнерго Александр Новак. Возбуждено уголовное дело. Найден и источник загрязнения – это узел учета в Самарской области.

1 КАНАЛ # НОВОСТИ, МОСКВА; 2019.05.07; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОБСУДИЛО СИТУАЦИЮ С ВЫПЛАТАМИ СЕМЬЯМ ПОГИБШИХ И ПОСТРАДАВШИМ В КАТАСТРОФЕ В ШЕРЕМЕТЬЕВЕ

ВЕДУЩИЙ: Правительство обсудило ситуацию с выплатами семьям погибших и пострадавшим в катастрофе в Шереметьеве.

Все компенсации они должны получить оперативно и без задержек. Это поручение Дмитрия Медведева. Премьер заявил, что главная задача сейчас – это именно помочь людям.

Министр транспорта Евгений Дитрих – он возглавляет правительственной комиссии по расследованию катастрофы – рассказал, что выплаты родственникам жертв будут даже больше, чем сообщалось ранее.

Евгений ДИТРИХ, министр транспорта РФ: Семьям погибших будет выплачено по 9 млн рублей. Пострадавшим – до 2,5 млн рублей в зависимости от тяжести полученных повреждений, а также необходимые выплаты по затратам на лечение. Кроме того, «Аэрофлот» принял решение выплатить по 1 млн рублей всем пассажирам, которым не потребовалась госпитализация.

Дмитрий МЕДВЕДЕВ, премьер-министр РФ: Нужно сделать так, чтобы все выплаты, о которых Вы сказали, по которым приняты решения, максимально быстро дошли до получателей. И второе. Безусловно, по результатам работы комиссии должны быть даны определенные оценки, сделаны технические выводы, организационные выводы, выводы в сфере регулирования. По итогам работы прошу об этом доложить.

https://www.1tv.ru/news/2019-05-07/364740-s_temy_rassledovaniya_prichin_tragedii_v_sheremetieve_nachalos_zasedanie_kabmina_pod_pr_edsedatelstvom_dmitriya_medvedeva

РБК ТВ # ГЛАВНЫЕ НОВОСТИ, МОСКВА; 2019.05.07; ТРАГЕДИЯ В ШЕРЕМЕТЬЕВО

В: Пилоты «Суперджета» допустили ряд ошибок во время жесткой посадки в «Шереметьево», в результате которой погиб сорок один человек. К таким выводам пришли следователи, сообщили источники РБК. В частности, летчики не выключили двигатели, это косвенно отразилось на распространении огня. Росавиация начала внеплановую проверку «Аэрофлота», в первую очередь его Учебного центра. Интересно, прежде всего, как пилотов готовят к тому, чтобы посадить самолет в экстремальной ситуации. Источники «Коммерсанта» в СК сообщили, что летчики могли превысить путевую и вертикальную скорости, потом пытались прижать нос самолета к земле. Именно поэтому посадка была жесткой. Стойки шасси продавили топливные баки, что привело к воспламенению керосина. Лишнее топливо на борту позволяет совершать посадку, но решение в каждом случае принимает командир, исходя из ситуации. Так говорят эксперты.

ВАДИМ БАЗЫКИН (ЛЁТЧИК-ИСПЫТАТЕЛЬ, ЗАСЛУЖЕННЫЙ ПИЛОТ): Нет такой процедуры, что он обязательно должен выработать топливо. Пожалуйста, Бога ради, заходите, если чувствуете, что это безопасный исход. Командир – он для того там и сидит. От летчик. Он... тогда он принимает решение на посадку, то, что он и принял решение на посадку. Но не ошибочное принятие решения, неправильный заход на посадку, «козление», он должен был... даже после первого «козла» он должен был максимальную мощность давать и уходить на второй круг и делать уже нормальный заход.

В: В больницах сейчас десять человек, трое по-прежнему в тяжелом состоянии. В НИИ Склифосовского госпитализирована еще одна бортпроводница. Появились новые кадры с места трагедии: стюардессы и сотрудники аэропорта помогают пассажирам добраться до безопасной зоны. На кадрах – несколько пожарных машин, но не видно ни «Скорой помощи», ни врачей. **Министр транспорта** попросит президента страны наградить бортпроводников, в том числе погибшего Максима Моисеева предлагают наградить орденом Мужества посмертно. Общая сумма выплат тем, кто потерял родных в этой аварии, составит девять миллионов рублей, заявил **министр транспорта Евгений Дитрих**.

НТВ # СЕГОДНЯ, МОСКВА; 2019.05.07; ТРАГЕДИЯ В ШЕРЕМЕТЬЕВО

В1: Это программа «Сегодня».

В2: Продолжаем наш выпуск.

В1: Следствие рассматривает ошибку пилотов, как приоритетную версию катастрофы самолета Sukhoi Superjet 100, в результате которой в аэропорту Шереметьево погиб 41 человек. При этом наземные службы возможно не отреагировали на ЧП оперативно, об этом сообщает сегодня газета «Коммерсантъ» со ссылкой на источники, близкие к расследованию. Среди ошибок пилотов называются решение идти через грозовой фронт, невыработка керосина для аварийной посадки, а также превышение путевой и вертикальной скоростей во время приземления. Из-за этого стойки шасси подломились и пробили топливные баки. На данный момент специалисты Межгосударственного авиационного комитета занимаются расшифровкой черных ящиков сгоревшего лайнера. А в **Минтрансе** сегодня предложили наградить орденом мужества 21-летнего бортпроводника Максима Моисеева. Он погиб, пытаясь открыть аварийный выход в хвостовой части самолета, охваченный огнем. К государственным наградам хотят представить и двух бортпроводниц Татьяну Касаткину и Ксению Фогель, которые, по словам пассажиров, действовали очень быстро и профессионально. Ну, а в правительстве сегодня прошло совещание, где обсуждалась помощь семьям погибших в этой трагедии.

ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ (МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ): Семьям погибших будет выплачено по 9 миллионов рублей, это 2 миллиона – страховые выплаты, 2 миллиона – региональные выплаты, 5 миллионов – это выплаты компании «Аэрофлот». Все выплаты будут организованы по месту, где проживали погибшие.

ДМИТРИЙ МЕДВЕДЕВ (ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ): Нужно сделать так, чтобы вот эти все выплаты, о которых вы сказали, по которым принято решение, максимально быстро дошли до их получателей, поскольку тут есть целый ряд нюансов и организационного, и правового характера, связанных с ведением следствия и целого ряда других процедур. Но нужно так организовать все, чтобы это было сделано практически без задержек.

В1: Также стало известно, что пострадавшие в этой катастрофе получают по 2,5 миллиона рублей общих выплат. Остальным пассажирам рейса «Аэрофлот» выплатит по одному миллиону.

РЕН ТВ # НОВОСТИ, МОСКВА; 2019.05.07; СЕГОДНЯ ВЫРОСЛО ЧИСЛО ГОСПИТАЛИЗИРОВАННЫХ В РЕЗУЛЬТАТЕ АВИАКАТАСТРОФЫ В ШЕРЕМЕТЬЕВЕ

ВЕДУЩАЯ: Число догоспитализированных в результате авиакатастрофы в Шереметьеве сегодня возросло. Помощь врачей понадобилась еще одной пассажирке рейса «Аэрофлота». Ее экстренно доставили в институт Склифосовского. Таким образом, под наблюдением остаются 10 человек. В самой же этой истории появляются все новые детали, которые должны пролить свет на причину трагедии. Мой коллега Виктор Синеок изучил новые кадры, сделанные очевидцами, и выяснил основные версии случившегося.

КОР.: Эти кадры никто не видел до сегодняшнего дня. Автор – один из выживших. Поэтому, трагедия с близкого расстояния. Вот женщина со следами копоти на одежде и лице, старается прийти в себя. Рядом уже знаменитый мэр Североморска со своим чемоданом разговаривает по телефону. А нескольких метрах – неизвестный до сих пор человек в белой рубашке отчаянно пытается попасть внутрь. Возможно, это был второй пилот. Отец командира судна нам сообщил: его сын покинул кабину, когда живых в самолете уже не осталось никого.

Александр ЕВДОКИМОВ, отец командира судна, генерал-майор авиации: Денис, почему хватанул? Он посмотрел последний, что в фюзеляже никого нет. А там уже невозможно было, вы знаете. Там черный дым и пламя. Все. И дал команду второму пилоту, чтобы он покинул борт через форточку.

КОР.: Комиссия МАК изучает данные самописцев. Следователи продолжают опрашивать очевидцев и потерпевших. Есть четыре официальных версии случившегося – метеоусловия, техническая неисправность, плохой технический осмотр воздушного судна, и ошибка пилота. Первый вопрос к ним – почему вообще пытались пролететь через грозовой фронт? Второй, и наиболее важный – от чего решились зайти на посадку с полными баками? А когда ударились первый раз, не попытались взлететь снова? На странность в использовании воздушных тормозов, по информации «Известий», специалисты сейчас тоже обращают внимание. Здесь может быть и не исправность, а может быть и неверный расчет. И еще, почему самолет с таким набором проблем внизу уже не ожидали экстренные службы?

Андрей КРАСНОПЕРОВ, летчик-инструктор: Очень опасное это дело. Были случаи, когда самолет с этой перегрузкой превышал перегрузку, и вообще просто разваливался в воздухе. Группа [неразборчиво] вообще должна была на каждом торце полосы, середине полосы, и в конце полосы поставить по несколько пожарных машин. Уже ждать. Вдруг, что-то случится. Вот для чего эти пожарные машины.

КОР.: В больницах Москвы сейчас остаются 10 пострадавших пассажиров. Трое до сих пор в тяжелом состоянии, но все стабильны.

Сергей ПЕТРИКОВ, директор НИИ Скорой помощи им. Н.В.Склифосовского: Те пациенты, которые переведены, у них основной диагноз был – это отравление продуктами горения. У одного пациента есть небольшие ожоги поверхности. У наиболее тяжелой пострадавшей основной диагноз – это ожог дыхательных путей. Психологи работают и с родственниками погибших. А власти объявили о сумме компенсаций.

Евгений ДИТРИХ, министр транспорта РФ: Семьям погибших будет выплачено по 9 млн. рублей. Это 2 млн. – страховые выплаты, 2 млн. – региональные выплаты, 5 млн. – это выплаты компании «Аэрофлот». Все выплаты будут организованы по месту, где проживали погибшие.

КОР.: Фотография 12-летней Сони Новиковой с черной лентой. В холле этой школы города Полярный теперь место, где самые шумные ученики разговаривают только в полголоса. Здесь все знали ее отца – врача Евгения Новикова. Да, и саму Соню помнили еще с детского сада. Самое сложное теперь даже для учителей, говорить о девочке.

Наталья ТИХОВА, учитель ИЗО общеобразовательной школы №2 г.Полярный: Мы Сонечку знали маленькой девочкой. И собственно говоря, трудно сказать о той поре, какой она была. Невозможно об этом говорить в прошедшем времени. Она для нас есть.

КОР.: Эта катастрофа с каждым днем становится все более сложной, чем казалась на первый взгляд. Постоянно появляются новые обстоятельства, новые записи, и новые вопросы. Но по чьей именно вине в катастрофе Superjet погиб 41 человек, официально ответят, судя по всему, еще не скоро.

Виктор Синеок, Артур Ломидзе, Валерия Ибрагимова. «Известия» специально для «РЕН ТВ».

РЕН ТВ # НОВОСТИ, МОСКВА; 2019.05.07; ГЕРОИЗМ МАКСИМА МОИСЕЕВА – БОРТПРОВОДНИКА СГОРЕВШЕГО В ШЕРЕМЕТЬЕВО САМОЛЕТА СОБИРАЮТСЯ ОТМЕТИТЬ ОДНОЙ ИЗ ВЫСШИХ НАГРАД РОССИИ – ОРДЕНОМ МУЖЕСТВА

ВЕДУЩИЙ: Героизм Максима Моисеева – бортпроводника сгоревшего в Шереметьево самолета собираются отметить одной из высших наград России – Орденом мужества. В список награжденных может попасть и две стюардессы, которые до последнего помогали пассажирам. Сначала в салоне, потом уже на взлетной полосе. Ходатайствовать о таком поощрении членов экипажа лайнера намерен глава **Минтранса Евгений Дитрих**.

А вот лова пилотов, которые они как выяснилось произнесли за несколько минут до вынужденной посадки сегодня стали настоящей сенсацией. В нашем распоряжение оказалась расшифровка переговоров экипажа с землей. И из них становится понятно, почему потом события на взлетно-посадочной полосе развивались именно так, как мы все и увидели. Новые данные и новые кадры у Виктора Синеока.

КОР.: Максим с братом. Максим на велосипеде на всех фотографиях, что остались у мамы погибшего проводника «**Аэрофлота**». Добрый и жизнерадостный мальчик. В тот момент, когда мы писали это интервью, женщина еще не знала, что сына представят к награде. Предлагают присвоить Орден мужества посмертно. Но во всех история, что может она вспомнить, он помогает другим.

Юлия КАРЕВА, мать: В Крыму спас мужчин. Который тонул, захлебывался. Ему было 15 лет. Он не считал это поступком. Он считал, что это так и должно быть. По-д ругому никак.

КОР.: В этом огне Максим погиб, спасая других. Вот новые кадры. Снимает один из выживших пассажиров рейса 1492. Он спасся минуту назад. Рядом женщина пытается прийти в себя. Ей помогают стюардессы. В двух метрах уже знаменитый мэр Североморска со своим чемоданом, разговаривает по телефону. В этот момент они еще не до конца понимали, что произошло. В нашем распоряжении оказалась полная расшифровка переговоров пилотов с диспетчером. Судя по ним, перед заходом на посадку, экипаж рассчитывал, что несмотря на неисправность, все пройдет штатно.

ДИСПЕЧЕР: **Аэрофлот** 1492. Справа курс 160. Какая-нибудь помощь необходима будет?

КВС: Справ 160. Нет. Пока все нормально. Штатно. **Аэрофлот** 1492.

ДИСПЕЧЕР: Только проблемы со связью. Я вас правильно понял?

КВС: Связь и потеря автоматического управления самолетом.

ДИСПЕЧЕР: Вас понял.

КОР.: То есть, пилот сам отказался от дополнительной помощи. Для него ситуация не выглядела столь серьезно. Следователи продолжают рассматривать несколько версий случившегося. Среди них – метеоусловия, неисправность, плохой технический осмотр воздушного судна и ошибка пилотов. К ним сейчас вопросов больше всего. Первый – почему вообще пытались пролететь через грозовой фронт. Второй и главный – чего решили взойти на посадку с полными баками. А когда ударились о полосу, не попытались взлететь снова.

Андрей ЛИТВИНОВ, летчик 1-го класса: Скачки самолета как раз говорят о том, что он очень тяжелый на посадке. И отсутствие вот этой вот электронной программы управления самолетом. Наложилась еще вторая проблема – это большая посадочная масса и вот он естественно дал такого козла.

КОР.: Да, самолет был тяжелым, но ситуация с касанием взлетной полосы всем летчикам хорошо знакома. Это они еще называют тачдаун. В сети есть много примеров, когда после неудачной посадки машину сразу же поднимали и уводили на второй круг. И судя по некоторым данным, летчики самолета готовились к уходу. Пассажиры сообщают, что в момент посадки не работали кондиционеры. И судя по летному руководству самолета, именно это пилоты сделать и должны. Но почему не сделали?

Василий ПЕЧНИКОВ, пассажир рейса: Первое касание было. Нас резко начинает подбрасывать. На задних рядах начинается паника. Там начинают женщины кричать и визжать. Многие уже попытались бежать вперед. А нос резко пошел вверх и резко опустил вниз. Я по чувствовал удар о землю. Загорелись двигатели.

КОР.: Другой пассажир самолета Олег Молчанов, который сидел на 12 ряд и был последним, кто вышел из самолета, уверяет во время посадки, бегущих по салону не видел.

ДИКТОР: Трясло, но не критично. Действительно, до остановки почти все сидели на местах. Ну, по крайней мере те, кого я видел со своего ряда.

КОР.: Судя по комментариям Молчанова экипаж делал все, чтобы спасти пассажиров. До сих пор не понятно, что за человек в белой рубашке, отчаянно пытается попасть внутрь горящего самолета. Возможно это второй пилот. Отец командира его судна нам сообщил, что его сын покинул кабину, когда живых в самолете уже не осталось.

Александр ЕВДОКИМОВ, отце пилота: Он посмотрел, что в фюзеляже никого нет. А там был черный дым и пламя. И дал команду второму пилоту, чтобы он покинул борт через форточку.

КОР.: Фотография 12-летней Сони Новиковой с черной лентой в холле этой школы города Полярный теперь место, где даже самые шумные ученики разговаривают только в полголоса. Здесь все знали ее отца – врача Евгения Новикова. Да и саму Соню помнили с детского сада. Самое сложное теперь для учителей – говорить о девочке.

Наталья ТИХОВА, учитель ИЗО: Сонючку мы знали маленькой девочкой и собственно говорят трудно сказать до той поры какой она была. Невозможно говорить об этом в прошедшем времени. Она для нас есть.

КОР.: В больницах Москвы сейчас остается 10 пострадавших пассажиров, трое до сих пор в тяжелом состоянии, но все стабильны. Психологи работают и с родственниками погибших. А власти объявили о сумме компенсаций.

Евгений ДИТРИХ, министр транспорта РФ: Семьям погибших будет выплачено по 9 миллионов рублей. По 2 миллиона – страховые выплаты. 2 миллиона – региональные выплаты, 5 миллионов – это выплаты компании «Аэрофлот». Все выплаты будут организованы по месту, где проживали погибшие.

КОР.: Эта катастрофа с каждым днем выглядит все более сложнее, чем казалось на первый взгляд. Постоянно появляются новые обстоятельства, новые записи и новые вопросы. Но уже понятно, что все это стечение страшных обстоятельств, на изучение которых понадобится время. Расшифровка черных ящиков самолета все еще продолжается.

RT (RUSSIAN.RT.COM); СЕРГЕЙ ГУСАРОВ; 2019.05.07; «СДЕЛАТЬ НЕОБХОДИМЫЕ ВЫВОДЫ»: КАК ПРОДВИГАЕТСЯ РАССЛЕДОВАНИЕ ОБСТОЯТЕЛЬСТВ КАТАСТРОФЫ SSJ-100 В АЭРОПОРТУ ШЕРЕМЕТЬЕВО

Первые выводы о причинах аварии SSJ-100 в аэропорту Шереметьево могут быть опубликованы в течение недели, сообщает РИА Новости со ссылкой на источники,

близкие к расследованию. Отмечается, что следствие изучит видеозаписи, сделанные пассажирами рейса Москва – Мурманск и очевидцами трагедии. Премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** подчеркнул, что власти должны помочь пострадавшим и семьям погибших. Глава Национального медицинского исследовательского центра хирургии им. А.В. Вишневского отметил положительную динамику у пациентов, поступивших в клинику после аварии в тяжелом состоянии.

Первые результаты расследования аварии лайнера SSJ-100 в аэропорту Шереметьево могут быть обнародованы в течение недели. Об этом сообщает РИА Новости со ссылкой на источник, близкий к расследованию.

Собеседник агентства уточнил, что законом предусмотрен 30-дневный срок для публикации результатов расследования, но может быть принято решение огласить первые итоги в течение ближайшей недели, чтобы прекратить спекуляции и распространение недостоверных слухов. Еще одним аргументом в пользу такого развития событий источник назвал общественную значимость аварии.

Анализ информации с бортовых самописцев сгоревшего SSJ-100 займет около недели, сообщили ТАСС в авиационных структурах и правоохранительных органах.

«Расшифровка началась накануне с параметрического самописца, сегодня специалисты займутся речевым. Информация с обоих ящиков доступна для расшифровки, которая займет несколько дней, но на анализ и сопоставление данных потребуется примерно неделя, после чего уже можно будет делать какие-то предварительные выводы», – сказал собеседник агентства.

По его информации, Межгосударственный авиационный комитет (МАК) предоставит промежуточный отчет о причинах трагедии в течение месяца.

В ходе исследования обстоятельств аварии самолета будут использованы видеозаписи посадки, сделанные пассажирами в салоне SSJ-100. Об этом рассказал источник РИА Новости в авиационных кругах. В сети опубликовано множество роликов, снятых как внутри потерпевшего крушение самолета, так и камерами наблюдения аэропорта.

Напомним, самолет Sukhoi Superjet 100 компании «Аэрофлот» вечером 5 мая экстренно сел в аэропорту Шереметьево. Следовавший рейсом Москва – Мурманск лайнер жестко приземлился, в результате сломались стойки шасси и произошло возгорание. По данным Следственного комитета, из 78 находившихся на борту выжили 37, в том числе четыре члена экипажа и 33 пассажира.

СК назвал несколько версий аварии, среди которых недостаточная квалификация пилотов, диспетчеров и лиц, проводивших техосмотр, а также неисправность самолета и сложные метеоусловия.

По информации газеты «Коммерсантъ», приоритетной версией расследования считается ошибка пилотов. Как пишет издание, летчики садились в ручном режиме, превысив не только путевую, но и вертикальную скорость снижения, из-за чего касание колесами шасси полосы оказалось слишком жестким.

Источник газеты отметил, что далее произошло несколько отскоков самолета, в результате чего стойки шасси продавили баки с топливом, горючее попало на двигатели и воспламенилось. Собеседник издания отметил, что большой объем неизрасходованного топлива создал дополнительные трудности, поскольку самолет садился с максимальной массой.

В свою очередь, источник агентства ТАСС в правоохранительных органах утверждает, что приоритетных версий причины аварии пока нет. По его словам, следствие изучает действия как экипажа, так и диспетчеров и наземных служб.

Кроме того, собеседник агентства в авиационной отрасли заявил, что до соприкосновения со взлетно-посадочной полосой экстренная посадка SSJ-100 проходила штатно. Источник ТАСС отметил, что решение о незамедлительной посадке самолета говорит о наличии веских причин.

«Сделать необходимые выводы»

Премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** на совещании правительства 7 мая заявил, что изучающая обстоятельства аварии комиссия должна ознакомиться с технической стороной произошедшего и сделать необходимые выводы. Глава правительства также призвал максимально быстро оказать помощь пострадавшим.

«Первая задача, безусловно, людям помочь, поддержать семьи погибших. Чтобы все получили необходимую помощь: от материальной до психологической. Вторая задача – расследовать обстоятельства произошедшего, технологическую сторону и, конечно, правовую (чем и занимаются следственные органы) и сделать необходимые выводы», – сказал **Медведев**.

Глава **Минтранса Евгений Дитрих** сообщил, что 7 мая совет директоров «**Аэрофлота**» примет решение о выплатах пострадавшим и родным погибших в катастрофе SSJ-100.

По словам министра, семьям погибших будет выплачено по 9 млн рублей: 5 млн предоставит «**Аэрофлот**», а оставшуюся часть суммы составят страховые и региональные выплаты.

Он также добавил, что трое из десяти госпитализированных по-прежнему остаются в тяжелом состоянии.

«В медицинских учреждениях на сегодняшний день находятся десять пострадавших, пятеро из них госпитализированы сразу, пятеро обратились за медицинской помощью позднее. Состояние всех стабильное, трое тяжелых, остальные средней тяжести», – сказал глава **Минтранса**.

Медики рассказали, что у пострадавших наблюдается положительная динамика. Как отметил директор Национального медицинского исследовательского центра хирургии им. А.В. Вишневского **Амиран Ревшвили**, двое госпитализированных в медучреждение переведены из реанимации в отделение.

«Есть положительная динамика: из тяжелого состояния один пациент перешел в состояние средней тяжести. Мужчина в тяжелом состоянии вышел из этого статуса. Может быть, через два-три дня мы переведем его тоже в отделение. Минимально положительная динамика есть (у всех пациентов. – RT)», – приводит ТАСС слова медика. Врач добавил, что женщина, которая больше других пострадала в результате ЧП, находится в стабильно тяжелом состоянии и подключена к аппарату искусственной вентиляции легких. По словам **Ревшвили**, со всеми пациентами работают психологи, поскольку они перенесли шок разной степени тяжести.

После того как пациенты будут переведены в стационар, им предстоит долгое лечение – по меньшей мере 70 дней лечебных мероприятий в центре.

Проживающие в Москве дети, которые потеряли родителей в аварии SSJ-100 в Шереметьеве, ежемесячно будут получать компенсационные выплаты из бюджета столицы. Об этом заявил мэр Москвы **Сергей Собянин**.

Как сообщается на сайте градоначальника, дополнительные единовременные компенсации будут выплачены пострадавшим москвичам и родственникам погибших пассажиров, проживавших в Москве.

В свою очередь, власти Мурманской области выделили из регионального бюджета 27 млн рублей семьям погибших в аварии. Врио губернатора региона **Андрей Чибис** подписал соответствующее постановление, которое опубликовано на сайте правительства.

Областному Минсоцразвития предстоит выплатить членам семей погибших по 1 млн рублей за каждого погибшего в равных долях. Помощь пострадавшим составит 500 тыс. рублей.

Кроме того, правительство Мурманской области открыло специальный счет в «Сбербанке» для пожертвований семьям погибших и пострадавших в Шереметьеве.

<https://russian.rt.com/russia/article/628730-rassledovanie-ssj-100-sheremetevе>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.07; МИНТРАНС РФ ПОДГОТОВИЛ ПРОЕКТ ПОСТАНОВЛЕНИЯ О СВОБОДНЫХ ПОЛЕТАХ БЕСПИЛОТНИКОВ НА ВЫСОТЕ ДО 150 МЕТРОВ

Минтранс РФ подготовил проект постановления правительства, принятие которого разрешит полеты беспилотных летательных аппаратов на высоте до 150 метров без получения разрешения в Единой системе организации воздушного движения.

Проект опубликован на портале regulation.gov.ru. Он предполагает внесение изменений в федеральные правила использования воздушного пространства РФ.

Как отмечается в справке к документу, он разработан в рамках «дорожной карты» национальной технологической инициативы по направлению «Аэронет».

В пресс-службе Минтранса «Интерфаксу» пояснили: сейчас для полетов «беспилотников» федеральными правилами установлен разрешительный порядок, независимо от класса воздушного пространства.

«С целью создания условий для полетов с использованием беспилотных авиационных систем на территориях, свободных от ограничений на использование воздушного пространства, а также для развития авиамодельного спорта и рыночного применения беспилотных авиационных систем без угрозы для безопасности полетов всех видов воздушных судов Минтрансом разработаны соответствующие дополнения в указанные федеральные правила», – сказал собеседник агентства.

«Они (дополнения – ИФ) определяют порядок использования воздушного пространства для беспилотных гражданских воздушных судов, используемых по правилам визуальных полетов на высоте не более 150 м, кроме зон с установленными ограничениями, без необходимости получения разрешения в Единой системе организации воздушного движения РФ», – отметил он.

Как отмечается на regulation.gov.ru, проект постановления может вступить в силу в мае 2019 года.

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ОЗУН АРТЕМ; 2019.05.08; ПАМЯТЬ БЕССМЕРТНА!; ДЕЛЕГАЦИЯ МИНТРАНСА РОССИИ ВОЗЛОЖИЛА ЦВЕТЫ К МОГИЛЕ НЕИЗВЕСТНОГО СОЛДАТА У КРЕМЛЕВСКОЙ СТЕНЫ

Есть исторические даты, над которыми не властно время. Среди них особое место занимает Победа в Великой Отечественной войне, за которую наш народ заплатил неимоверно высокую цену. Подвиг людей, отдавших жизнь за свободу и независимость Родины, за мирное и счастливое будущее потомков, навечно останется в героической летописи России.

Возложение цветов к Вечному огню для россиян – священная традиция. В канун 74-й годовщины Победы в Великой Отечественной войне первый заместитель министра транспорта РФ **Иннокентий Алафинов**, статс-секретарь – заместитель министра транспорта РФ **Дмитрий Зверев**, заместитель министра транспорта РФ **Николай Захряпин**, помощник Президента РФ **Игорь Левитин**, ветераны транспортной отрасли собрались в Александровском саду у Кремлевской стены, чтобы возложить цветы к могиле Неизвестного солдата. В торжественной церемонии приняли участие и студенты транспортных вузов. Из истории огненных лет они знают, что среди тех, кто до конца выполнил свой долг, приближая долгожданный миг Великой Победы, были моряки и автомобилисты, летчики и железнодорожники.

«Время не властно над подвигом тех, кто пролил кровь за Отчизну, кто сражался на поле битвы, трудился в тылу. Вечная память и слава воинам-авиаторам, автомобилистам, воинам-дорожникам и железнодорожникам, воинам-морякам и речникам! Слава знаменам святого солдатского братства! Слава воинам всех поколений!» – звучали слова в воцарившейся тишине.

Церемония возложения цветов к могиле Неизвестного солдата проходила в торжественной обстановке под звуки военного оркестра. Лица ветеранов светились воспоминаниями. У каждого из них свои заслуги перед Родиной, свой неповторимый жизненный путь...

Церемония завершилась торжественным прохождением войск Московского гарнизона.
ОТ СЕРДЦА!

Время не властно над подвигом тех, кто пролил кровь за Отчизну, кто сражался на поле битвы, трудился в тылу. Вечная память и слава воинам-авиаторам, автомобилистам, воинам-дорожникам и железнодорожникам, воинам-морякам и речникам!

ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.05.08; ВРЕМЯ УГОВОРОВ ПРОШЛО; В МИНТРАНСЕ ПРОШЛО СЕЛЕКТОРНОЕ СОВЕЩАНИЕ С СУБЪЕКТАМИ РФ ПО ЛИЦЕНЗИРОВАНИЮ АВТОБУСНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

Совещание в режиме видеоконференции провели **заместитель министра** транспорта РФ **Алексей Семенов** и руководитель **Ространснадзора** **Виктор Басаргин**. В обсуждении приняли участие представители **Минтранса**, **Ространснадзора**, Росавтотранса, уполномоченных органов госвласти в сфере транспорта субъектов РФ.

С 1 марта 2019 года деятельность по перевозкам пассажиров автобусами подлежит обязательному лицензированию. Речь идет о всех регулярных перевозках, организованных перевозках групп детей, перевозках корпоративным транспортом и других. Исключение составляют перевозки, выполняемые экстренными службами, автобусами федеральных органов исполнительной власти в области государственной охраны, Вооруженных сил РФ, войск национальной гвардии РФ, а также перевозки, выполняемые автобусами без использования автодорог общего пользования.

Согласно действующему законодательству юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям для перевозок пассажиров необходимо пройти соответствующую проверку соблюдения лицензионных требований, направленных на обеспечение безопасности такой деятельности, и получить лицензию в срок до 29 июня 2019 года.

Актуальную информацию по лицензированию в регионах, а также принимаемых в субъектах мерах стимулирования перевозчиков к подаче соответствующих документов на получение лицензии представил **Виктор Басаргин**. Он отметил, что принятие в 2019 году нормативного правового акта о лицензировании вытекает из соответствующих поручений Президента России 2016 года. На протяжении длительного времени проводилось информирование хозяйствующих субъектов о готовящихся изменениях в части лицензирования.

Для осуществления всех процедур по выдаче лицензий в установленный для переходного периода срок – 120 дней – **Ространснадзором** организованы мероприятия, направленные на своевременность и полнообъемность реализации процедуры лицензирования. Тем не менее количество хозяйствующих субъектов, заявивших о лицензировании, остается низким. По состоянию на 19 апреля из 98 тыс. потенциальных лицензиатов с заявлениями в **Ространснадзор** обратились лишь 13 389, выдано 4,5 тыс. лицензий. Вместе с тем не наблюдается активизации деятельности по лицензированию 28 тысяч хозяйствующих субъектов, имеющих лицензию по состоянию на 1 марта 2019 года. Для них установлена упрощенная процедура лицензирования. Они освобождаются не только от обязанности указывать в заявлении реквизиты документов, свидетельствующих о соответствии лицензионным требованиям, но и от проведения внеплановой документарной проверки.

На сегодняшний день ситуация с лицензированием в ряде субъектов РФ вызывает опасения. Например, в Тверской области выданы 5 лицензий, в Московской – 3, Астраханской – 9, Волгоградской – 4, в Мурманской области по состоянию на 19 апреля лицензии не выдавались. Это свидетельствует о неполноценной организации работы с

перевозчиками по соблюдению установленных законодательством требований в субъектах РФ.

«Считаю, что время уговоров и агитации прошло, пора переходить от слов к делу и обеспечить своевременную реализацию лицензирования автобусных перевозок», – сказал Виктор Басаргин. В случае осуществления перевозочной деятельности без лицензии Ространснадзором после 29 июня 2019 года в отношении недобросовестных перевозчиков будут применяться меры административного воздействия в соответствии со статьей 14.1.2 КоАП, которая предусматривает штрафные санкции до 400 тыс. руб., а за повторное нарушение – конфискацию транспортного средства или приостановление деятельности на срок до 90 суток.

Глава Ространснадзора также подчеркнул, что служба не ставит перед собой задачу препятствовать работе бизнеса путем штрафов и конфискации транспортных средств. Основная задача – предотвратить возможную критическую ситуацию, в которой могут оказаться перевозчики.

В ходе селектора были заслушаны отчеты ряда субъектов РФ о проведении процедур лицензирования.

Подводя итог совещания, Алексей Семенов еще раз подчеркнул важность данной темы и поручил всем субъектам подготовить посуточные планы-графики организации работы по проведению лицензирования в установленные сроки. «Рекомендую мобилизоваться и решить задачу так, чтобы потребители услуг не пострадали», – сказал замминистра.

ТРАНСПОРТ РОССИИ; БУДУМЯН ВАЛЕРИЙ, ШВЕЙЦЕР ОЛЬГА; 2019.05.08; ЗАКОН О ТАКСИ НЕ ДОПИСАН; ЭТО ПРИЗНАЛИ ВСЕ УЧАСТНИКИ ОБЩЕСТВЕННЫХ СЛУШАНИЙ, ПРОШЕДШИХ В ОБЩЕСТВЕННОЙ ПАЛАТЕ РФ

Чем дальше, тем жарче. Именно так можно охарактеризовать атмосферу, которая накалялась с выступлением чуть ли не каждого из участников общественных слушаний, прошедших недавно в Общественной палате Российской Федерации. Это и понятно: посвящены слушания были двум законопроектам – о такси, как его называют в народе, и об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчиков. Оба законопроекта приняты Государственной думой РФ в первом чтении.

Документы очень нужны, но дождаться окончательного выхода их в свет таксомоторное сообщество никак не может. А с учетом того, что история с законодательством о такси длится уже с 2011 года, эмоции во время слушаний в Общественной палате подчас зашкаливали.

Высказаться хотелось многим, но за почти два с половиной часа это удалось сделать далеко не всем приглашенным, среди которых были перевозчики, агрегаторы, законодатели.

Четыре года без движения

Существующие реалии рынка таксомоторных услуг сегодня не устраивают ни пассажиров, ни государство, ни сам бизнес. Это отметил, открывая слушания, секретарь Общественной палаты Валерий Фадеев, подчеркнув, что тема важная, резонансная, затрагивающая очень большое число граждан России.

За последние годы такси стало относительно дешевым видом транспорта, и даже в малых городах чуть ли не за 50-70 руб. можно доехать из одной точки в другую. Между тем на фоне этого, казалось бы, позитива есть масса неотрегулированных проблем, нерешенных вопросов.

- Есть таксисты, есть парки, агрегаторы, к которым мы обращаемся при заказе такси, – сказал Валерий Фадеев, – но кто несет ответственность за перевозку пассажиров – не ясно. Да, закон крайне необходим, но спешить с ним нельзя. В законопроекте есть

сложности, требующие внимания и анализа. Нам нужен такой закон, который устроил бы всех участников таксомоторного рынка, и прежде всего пассажиров.

И тем не менее не торопясь, но поспешать нужно. Примерно в таком тоне звучало выступление депутата Государственной думы РФ Александра Старовойтова.

Он напомнил, что тщательная работа над законопроектом о такси ведется с 2015 года. Документ внесли в Госдуму и приняли в первом чтении. После этого депутат написал официальное письмо с просьбой включить его в состав рабочей группы, куда входят специалисты и эксперты отрасли, принимающие участие в подготовке документа ко второму чтению. Однако за период 2015-2016 годов ни одного заседания рабочей группы не состоялось. В течение долгого времени неоднократно поднимался вопрос о передаче законопроекта в ведение Комитета Госдумы по транспорту, но произошло это только в конце 2016 года. Таким образом, был дан хоть какой-то толчок работе над документом.

Впрочем, на взгляд Александра Старовойтова, это была, скорее, видимость работы, поскольку в течение 2017 и почти половины прошлого года документ вновь пролежал без движения в стенах Госдумы. А в июне 2018 года и вовсе было объявлено о том, что законопроект больше не является актуальным для отрасли, поскольку многие позиции, которые он предусматривал, морально устарели и не отвечают запросам экспертного сообщества. В итоге законопроект был отклонен.

- Спустя некоторое время создается неформальная рабочая группа, куда входят представители агрегаторов, федеральных органов исполнительной власти, экспертного сообщества, – пояснил Александр Старовойтов.

– В декабре 2018 года данный законопроект, не претерпев, по сути, никаких изменений после его отклонения в июне 2018 года, в той же редакции снова вносится на рассмотрение в Госдуму.

Хочу обратить внимание на, так сказать, реперные точки: в июне 2018 года документ депутатами признается морально устаревшим, а в декабре 2018 года практически в той же редакции и теми же депутатами вновь вносится в Госдуму. После принятия его в первом чтении я в очередной раз написал официальное письмо в Комитет Госдумы по транспорту и строительству с просьбой пригласить меня на заседание рабочей группы. Но уже апрель 2019 года, а приглашения все нет. Надо полагать, что заседание не проводилось. Если в кулуарах эксперты и собирались, за что им большое спасибо, то все равно считаю эту работу некачественной.

Число погибших растет

А ведь именно высококачественное оказание таксомоторных услуг, как подчеркнул Александр Старовойтов, стоит во главе угла безопасности пассажиров. Законопроект о такси, считает депутат, в сегодняшнем виде – нежизнеспособен. Он требует тщательной доработки. Нынешняя статистика, которую озвучивают некоторые федеральные органы исполнительной власти, некорректна. Сотрудники ГИБДД могут констатировать тот факт, что в ДТП попал автомобиль такси, только при наличии разрешительных документов у водителя. Если же он просто работает с агрегатором, а таких на территории Российской Федерации очень много, то идентифицировать его как таксиста никто не сможет. Значит, и это ДТП будет учтено как без участия такси.

А между тем статистика ужасающая. Как рассказал заместитель руководителя департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы Дмитрий Пронин, только в столичном регионе, на который приходится порядка 30% официальных разрешений на деятельность такси от общероссийского уровня, одновременно с ростом пассажиропотока такси стабильно растет и число ДТП с участием таксистов. К примеру, в прошлом году их было больше на 25%, чем в 2017 году. Число погибших возросло на 14%. По итогам десятидневных проверок, прошедших в рамках столичной операции «Таксист», полицией проверены 100 тыс. машин, составлены 50 тыс. протоколов о грубых нарушениях ПДД, выявлены 119 случаев управления такси в пьяном

виде, 312 случаев управления без прав, 26 случаев управления такси с поддельными правами. Половина проверенных водителей – мигранты.

Размер страховки надо менять

Подключившийся к дискуссии заместитель председателя Комитета Госдумы по финансовому рынку Юрий Олейников в свою очередь отметил:

- Цифры потерь, жертв ДТП и неурегулированность ответственности таксистов за подобные происшествия вынуждают нас активизировать свои действия. Вместе с Комитетом Госдумы по транспорту и строительству эти темы в рабочем порядке обсуждались. Таких встреч было несколько, однако сложность вопросов затягивала окончательное принятие основного законодательного документа, и тогда мы взяли на себя определенную инициативу и по договоренности с транспортным комитетом вышли на принятие в первом чтении законопроекта о страховании ответственности.

Юрий Олейников отметил, что основное в законопроекте – это размеры возмещения нанесенного вреда жизни и здоровью пассажиров в случае ДТП при их перевозках легковым такси. Эти размеры не соответствуют сегодняшней ситуации. Почему, к примеру, при происшествиях с автобусами выплачивается до 2 млн руб., а в случае с такси максимальное страховое возмещение равно 500 тыс. руб.?

Таким образом, во-первых, в законопроекте была увеличена страховая сумма, а во-вторых, в документ включен пакет требований, которые предъявляются предприятиям, предоставляющим услуги такси. В том числе эти требования обязывают их не только вести общий реестр, но и с **Минтранс** России определять вопросы предоставления лицензий, обязательными условиями которых являются как возраст автомобиля, так и наличие страхового свидетельства на определенную сумму. Сегодня законопроект готов ко второму чтению, и если с Комитетом Госдумы по транспорту и строительству не будет серьезных разночтений, то к концу весенней сессии законопроект по страхованию будет принят, заверил Юрий Олейников.

- Хочу со своей стороны отметить, что когда проект федерального закона № 67-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика» был подготовлен, такси по непонятным причинам выпало из поля зрения, – дополняя тему страхования, отметила заместитель директора Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Министерства транспорта РФ Алла Сологубова. – Теперь же предстоит большая работа по созданию подзаконных актов, способных включить такси в сферу действия закона.

На откуп субъектам?

Между тем, возвращаясь к закону о такси, представитель **Минтранса** России отметила, что регулирование его деятельности сегодня осуществляется лишь одной статьей 9 Федерального закона № 69, и понятно, что в одной статье, сколько бы там ни было страниц, невозможно отразить все проблемы, за которыми необходим глаз да глаз.

- В подготовленном проекте отзыва Правительства РФ, к примеру, предлагается законодательно закрепить требование к агрегаторам, которых, кстати, рекомендовано называть операторами, не допускать к базам данных пассажиров нелегальных перевозчиков или физических лиц, которые даже не знают, что такое разрешение, и не пытаются его получить, – отметила Алла Сологубова. – Мало того, их свободный доступ к клиентской базе делает передвижение пассажиров на нелегальном такси небезопасным, за их жизнь и здоровье никто не отвечает. Здесь вполне объяснима реакция добропорядочных таксомоторных перевозчиков, работающих абсолютно легально. Они вовремя платят налоги, проходят своевременные проверки, словом, ведут себя строго в рамках закона, но при этом вынуждены отдавать свой хлеб «бомбилам».

В проекте отзыва Правительства РФ предлагается также закрепить требования к стажу водителей, к ведению реестров перевозчиков и операторов.

Правда, разрешения на перевозки и ведение реестров должны выдаваться и осуществляться не на федеральном уровне, а на уровне субъектов. Исключения могут составлять случаи, когда какие-то субъекты смогли договориться между собой о взаимном признании соответствующих документов.

Однако исполнительный директор ассоциации «Национальный совет такси» Наталья Лозинская назвала систему выдачи разрешений местными органами власти большой ошибкой.

- Выходит, федеральная система регулирования просто рухнула, – подчеркнула она. – Это, собственно, и привело к всевозможным разночтениям, к возникновению бесконечных баталий, которые, кроме как к оттягиванию принятия закона, ни к чему не ведут. Сегодня абсолютно непонятно, как должен пассажир передвигаться по территории Российской Федерации, пользуясь услугами такси. Кто отвечает за его безопасность и за то, чтобы права пассажира не ущемлялись? Словом, я бы назвала этот рынок даже не «серым», а «черным».

И тем не менее, считает Наталья Лозинская, закон принимать необходимо, тщательно проработав самые болезненные точки.

Документ высвечивает всех участников этого рынка. Как минимум, службы заказа такси будут вынуждены передавать эти заказы только лицам, имеющим разрешения, они появятся в реестре, их сможет увидеть государство.

Дополняя сказанное, председатель комиссии Общественной палаты Российской Федерации по развитию экономики, предпринимательства, сферы услуг и потребительского рынка Борис Алешин отметил:

- Мы находимся в ситуации, когда старая система была заменена на абсолютно несовершенную новую. Сейчас мы работаем над двумя очень серьезными законами, которые, правда, не очень понятны потребителю.

Плюс их нельзя проконтролировать. Если посмотреть отзыв Правительства РФ, то там сказано, что принятие законов дополнительных расходов не потребует.

Значит, дополнительные расходы будут в городах и весях. Но и оттуда идут отписки о том, что дополнительных расходов не требуется. Так какой толк от таких законов, если никто не сможет проконтролировать легальность разрешений?

- Передача ряда полномочий по регулированию такси субъектам внесла много сумятицы, – высказала свое мнение представитель службы заказа такси ООО «ГетТаксиРус» Ольга Дашевская, – и в этой части законопроект требует доработки. Для агрегаторов были бы удобны единые правила. Мы за то, чтобы тарифы регулировались государством, а таксисты получали достойную зарплату. Сейчас такси в России стоит беспрецедентно дешево. Но расценки могут немного вырасти, если мы хотим получить качественную услугу, и это нормально.

Что же касается заложенных в документе норм о приостановлении деятельности служб заказа такси, то, по мнению Ольги Дашевской, это может привести к злоупотреблению административным ресурсом органами исполнительной власти и субъектами предпринимательской деятельности в целях недобросовестной конкуренции и манипулирования рынком.

Свое осторожное отношение к полномочиям по регулированию рынка такси субъектами РФ выразил и руководитель Центра компетенций АНО «Международный евразийский форум такси» Станислав Швагерус. Суть опасений в том, что эти полномочия осуществляются за счет бюджетов субъектов.

Станислав Швагерус отметил, что экономическая проблема рынков такси во всем мире связана с кардинальным снижением цены на перевозку, что, естественно, приводит к резкому росту числа заказов. Но сегодня снижение цены достигло таких пределов, что напрямую стало влиять на безопасность и качество перевозки, которые уже не перекрываются удобством вызова и скоростью подачи автомобиля. Простого решения

этой проблемы, а именно административно повысить тарифы, не существует. Необходим поиск баланса интересов, так как, если просто взять и повысить стоимость, резко сократится число пользователей такси.

Нормальных водителей мало

Особо эмоциональными были перевозчики. Это и понятно: законопроекты в существующем виде грозят им ростом расходов и снижением доходов. Плюс ко всему – повышенная ответственность. И все это опять же на фоне того, что кто-то рядом «бомбит» себе «на карман» и ни за что не отвечает. Одна из реплик с места заключалась в том, что сегодня порядка 70% столичных таксистов – это граждане других государств, для которых есть закон или его нет, абсолютно все равно. А выступивший от лица присутствовавших на слушаниях водителей такси председатель общественного движения «Форум такси» Олег Амосов и вовсе сказал:

- Федеральный закон № 69 себя изжил полностью. Рынок такси развален на сегодняшний день настолько, что, можно считать, его практически нет, его надо создавать заново. То, что сегодня мы видим на улицах Москвы, других городов России, это не такси. Оно на 99% не соответствует транспортному законодательству. Здесь присутствуют руководители, представители крупного бизнеса, которые скажут, что не могут в полной мере осуществлять перевозку пассажиров в рамках закона. Что же до предлагаемого законопроекта, то это очередной «бешеный принтер», он выдаст очередную бумагу, которую никто исполнять не будет.

А вообще Олег Амосов с долей сарказма высказался за принятие этого закона в том виде, в каком он существует сегодня:

- И тогда наше такси уже этой весной будет окончательно убито, а осенью, когда число жертв такси перевалит за пару тысяч, может быть, до кого-нибудь дойдет, что надо срочно что-то делать. Это не только мое мнение, это мнение профессиональных водителей, отработавших в такси не один десяток лет и отлично знающих, как работала старая система.

Столь же эмоциональным было выступление генерального директора ООО «Таксити» Феликса Маргаряна. Свое выступление он начал с вопроса:

- Чего мы хотим добиться?

Убивать, калечить людей, а потом откупаться деньгами страховых компаний? Или, в конце концов, привести в порядок эту сферу, сделать таксомоторный бизнес цивилизованным? Сегодня подавляющее большинство аварий происходят из-за того, что водители, работающие на такси, перерабатывают. Они работают по 18 часов в сутки. Тут говорилось, что в этой сфере много иностранцев. Почему? Да потому, что это дешевая рабочая сила, у них нет разрешений, и никто особенно от них этого не требует. А нормальных водителей у нас нет. Да, мы примем закон с жесткими условиями, но он не устранил главную проблему – отсутствие водителей. Люди не идут работать, потому что это неблагодарный труд. Мы не можем устанавливать свои расценки, хотя все основные расходы – покупка автомобилей, запчастей, ГСМ, страхование, налоги, зарплата – за наш счет. Расценки устанавливает агрегатор, и лишь за то, что он свел нас с клиентом, забирает 25% от суммы заказа. При этом никакой ответственности не несет, а в случае ДТП вся вина ложится на перевозчика. Считаю, что один из важнейших моментов в законопроекте – это регулирование тарифов.

Вновь на доработку

Комментируя возникшую дискуссию, руководитель рабочей группы Общественной палаты РФ по транспорту Андрей Усенко отметил, что на его памяти впервые законопроект вызывает столько нареканий как со стороны профессионального сообщества, так со стороны органов исполнительной власти и законодателей. Когда озвучивается такое количество позиций и конкретных поправок при том, что законопроект уже принят в первом чтении и предполагается его рассмотрение во втором

чтении без включения в состав рабочей группы представителей профессионального сообщества, то это ситуация очень странная и впервые возникшая.

Похожее мнение высказал и Борис Алешин, подчеркнув, что в зале чувствуется огромный накал страстей и среди водителей, и среди руководителей компаний, и среди регуляторов, так как у всех присутствующих сложилось впечатление, что это все разорванные процессы, и поэтому со вторым чтением спешить нельзя, законопроект требует концептуальной переработки.

- Как это ни парадоксально звучит, но на системном уровне сегодня не хватает консенсуса между теми, кто получает услугу, теми, кто ее оказывает, и законодателями, – резюмировал Борис Алешин.

ФАКТ За последние годы такси стало относительно дешевым видом транспорта, и даже в малых городах чуть ли не за 50-70 руб. можно доехать из одной точки в другую. Между тем на фоне этого, казалось бы, позитива есть масса неотрегулированных проблем, нерешенных вопросов.

КСТАТИ В России резко вырос спрос на таксистов. Количество новых резюме в этой сфере в течение 2017 и 2018 годов увеличилось в 14 раз, хотя при этом в первые месяцы 2019 года произошло падение на 31%. Таковы результаты исследования портала по поиску работы Зарплата.ру.

Как показал анализ, количество вакансий для таксистов в стране за два года выросло в 12 раз. При этом за последний год – с начала 2018 года – произошел рост в два раза.

Согласно исследованию средняя зарплата, которую предлагают работодатели водителям такси, за два года увеличилась на 20%. На сегодняшний день в среднем таксистам в России предлагают заработную плату в 67694 руб., а в Москве – 74 457 руб., отмечают авторы исследования, ссылаясь на данные по состоянию на 20 марта.

«С ростом популярности приложений для вызова такси растет и количество вакансий для водителей – это логично. В 2018 году многие действительно рассматривали эту сферу для постоянной работы, специалисты уходили из офисов ради возможности больше заработать и свободно распоряжаться своим временем. В 2019 году мы уже наблюдаем перемены: теперь вождение такси – это скорее источник дополнительного заработка, к которому прибегает все большее количество людей», – отметил бренд-директор портала Зарплата.ру.

ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.05.08; ГЛАВНОЕ – БЕЗОПАСНОСТЬ; ДЕПУТАТЫ ОЗАБОЧЕНЫ СОСТОЯНИЕМ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК

В настоящее время междугородные и международные автобусы входят в тройку наиболее опасных средств передвижения. Это недопустимо и требует принятия срочных мер, заявил заместитель председателя Комитета Госдумы по транспорту и строительству Владимир Афонский, выступая в рамках политической пятиминутки на пленарном заседании.

Парламентарий начал свое выступление с неутешительной статистики: по данным ГИБДД, в прошлом году участниками дорожно-транспортных происшествий стали 5229 автобусов.

По сравнению с предыдущим годом рост составил 3,3%. В ДТП с участием автобусов погибли 240 и были ранены 7844 человека, в том числе – дети.

«К сожалению, вынужден констатировать, что междугородные и международные автобусы сейчас входят в тройку наиболее опасных средств передвижения. Это совершенно недопустимо.

Нам необходимо принять экстренные меры для разрешения сложившейся ситуации», – сказал Владимир Афонский.

«Конечно, особенно остро все мы с вами переживаем за детей, попавших в автобусные аварии. Если жизнь детей подвергается опасности, значит мы, взрослые, что-то недоделали, недоработали», – констатировал депутат.

«Большинство водителей – настоящие профессионалы своего дела. Но порой в рейс выходят и те, кто не обладает достаточным опытом, не имеет периода безаварийного вождения. Самочувствие отдельных водителей оставляет желать лучшего. В некоторых случаях они рассчитывают просто на авось. К сожалению, предрейсовый осмотр состояния водителя сегодня нередко проходит формально.

Этого допускать нельзя. Да, для полноценного медицинского осмотра водителей сейчас у нас в стране не хватает около 300 тысяч медицинских работников, это факт. И быстро мы эту ситуацию не поправим. Но мы можем активизировать работу над законопроектом о более активном внедрении в практику предрейсовых медицинских технологий, телемедицины», – предложил парламентарий.

По его словам, анализ ДТП показал, что одной из основных причин является ненадлежащее техническое состояние автобусов.

«Сейчас обязательны технический осмотр два раза в год и предрейсовый осмотр транспортных средств. И если два раза в год можно рассчитывать на то, что техосмотр наши автобусы проходят качественно, то что происходит каждый день, нельзя назвать удовлетворительным.

Вряд ли у **Ространснадзора** и ГИБДД достаточно сил и сотрудников для ежедневного тщательного контроля за состоянием транспортных средств. Поэтому нам необходимо усилить надзор за техническим состоянием автобусного парка, ужесточить контроль за проведением обязательных ежедневных предрейсовых осмотров со стороны органов надзора», – считает Владимир Афонский.

Он отметил, что ряд мер по обеспечению безопасности пассажирских перевозок уже принят.

«В рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** выделены значительные средства для приведения в нормативное состояние дорог в регионах. Сейчас нам необходимо обеспечить строжайший контроль целевого расходования средств и высокое качество проведения строительных и ремонтных работ», – сказал депутат.

Владимир Афонский напомнил, что был принят Федеральный закон «О внесении изменений в отдельные законодательные акты в части совершенствования лицензирования деятельности по перевозкам пассажиров», который обязывает собственников транспортных средств получать лицензии для осуществления деятельности по перевозке пассажиров.

«Следует усилить контроль за соблюдением лицензионных требований. Например, для технического обслуживания автобусов необходимо эксплуатировать соответствующие базы, – считает парламентарий. – Еще один документ, которым регулируются пассажирские перевозки, – это правила организованной перевозки пассажиров. Для нас это тоже важный документ, на которой мы с вами должны ориентироваться и соблюдать правила безопасности».

«Коллеги, мы с вами обязаны сделать все, чтобы предотвратить трагедии и сделать автобусные перевозки безопасными.

Призываю вас к активной и конструктивной работе», – заключил Владимир Афонский.

ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.05.08; РЕГИОНАЛЬНЫЙ АСПЕКТ РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТА «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ» ОБСУДИЛИ В СКФО

В Пятигорске руководитель **Ространснадзора** Виктор **Басаргин** принял участие в совещании под председательством полномочного представителя Президента РФ в Северо-

Кавказском федеральном округе Александра Матовникова по вопросам деятельности органов исполнительной власти и правоохранительных структур субъектов СКФО по реализации национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**».

Открывая совещание, представитель главы государства отметил, что уровень безопасности дорожного движения напрямую влияет на устойчивость социально-экономического развития, эффективную работу всей транспортной инфраструктуры округа.

В свою очередь Виктор **Басаргин** доложил о ситуации по реализации **нацпроекта** в СКФО.

Также глава ведомства поднял актуальный на сегодняшний день вопрос лицензирования перевозок. В своем выступлении он представил информацию по лицензированию в регионе, а также принимаемых мерах стимулирования перевозчиков к подаче соответствующих документов на получение лицензии.

«На территории СКФО ориентировочно будут подлежать лицензированию около 12 тыс. хозяйствующих субъектов. Вместе с тем на 22 апреля 2019 года территориальными управлениями Госавтодорнадзора по СКФО были приняты 644 заявления и выданы 332 лицензии. Самый низкий показатель по выданным лицензиям зафиксирован в Ингушетии – 12 и Чеченской Республике – 14. Предполагая такое развитие событий, служба принимала ряд организационных и управленческих мероприятий, направленных на своевременность и полнообъемность реализации процедуры лицензирования», – резюмировал Виктор **Басаргин**.

В обсуждении повестки совещания также приняли участие губернатор Ставропольского края Владимир Владимиров, главы Республики Северная Осетия-Алания Вячеслав Битаров и Карачаево-Черкесской Республики Рашид Темрезов, председатели правительств Республики Дагестан Артем Здунов и Чеченской Республики Муслим Хучиев, заместитель председателя Комитета Госдумы РФ по транспорту и строительству Владимир Афонский и другие.

ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.05.08; ВЗГЛЯД РЫНКА; КАК ПОВЫСИТЬ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Рост скорости перевозок и развитие инфраструктуры должны быть первоочередными направлениями развития железнодорожного транспорта как в грузовом, так и в пассажирском сообщении. Такое мнение выразили большинство участников X ежегодной конференции «Транспортная отрасль России: железнодорожный сектор», опрошенных Институтом проблем естественных монополий (ИПЕМ) совместно с «Ведомости. Конференции».

Оценивая возможные меры по повышению конкурентоспособности железнодорожных перевозок, респонденты поставили высокие баллы повышению скорости доставки/сокращению времени в пути как для грузовых перевозок (в среднем 4,5 из 5 баллов), так и для пассажирских (4,8 балла).

Также наиболее эффективными мерами для грузовых перевозок опрошенные считают развитие инфраструктуры (4,8), стабильность тарифной политики (4,4) и оптимизацию процесса подачи и уборки подвижного состава с пути (4,3). При этом основная доля участников опроса (74%) заявила о необходимости развивать железнодорожную сеть в целом, а в качестве источника финансирования ее развития респонденты чаще всего указывали инвестиционную составляющую в тарифе (47%).

Для пассажирского транспорта помимо сокращения времени в пути следования актуальны ввод нового подвижного состава (4,5) и расширение географии перевозок (4,2). Приоритет быстрого перемещения для пассажиров подтверждается также первыми результатами

всероссийского опроса, проведенного ИПЕМ в марте 2019 г. по пригородному транспорту, которые на конференции представил гендиректор института Юрий Саакян.

Среди первоочередных направлений в развитии контейнерных перевозок респонденты также отметили приоритет повышения скорости (4,4) и расширения сети транспортно-логистических и складских комплексов (4,3).

Работу регуляторов в железнодорожном секторе транспорта респонденты в среднем оценили ниже удовлетворительного уровня. Больше всего положительных оценок получили **Минтранс России** и Федеральная таможенная служба (23% и 26% респондентов соответственно охарактеризовали их работу как «хорошо» и «отлично»), самые низкие оценки – у ФАС России.

ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.05.08; ПЛАЦКАРТ ДЛЯ КУРИЦЫ; О ТОМ, ЧТО ПРЕПЯТСТВУЕТ НАРАЩИВАНИЮ ЭКСПОРТА СКОРОПОРТЯЩЕЙСЯ ПРОДУКЦИИ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

Товарооборот между Россией и Китаем за прошлый год вырос на 27,1% и впервые превысил отметку в 100 млрд долларов. Уже за два первых месяца 2019 года он увеличился на 1,7% и составил 16 млрд долларов. В Российском экспортном центре (РЭЦ) подсчитали, что в 2018 году Россия больше всего поставляла в Китай продукции лесопромышленного комплекса (3,7 млрд долл.), машиностроения (2,9 млрд), а также продовольствия (2,4 млрд).

Сокращение сроков движения товаров имеет колоссальное значение – в этом железнодорожный транспорт выигрывает. Но потенциал для дальнейшего уменьшения сроков доставки грузов по рельсам кроется в устранении «узкого горлышка» в виде простоя на приграничных станциях перевалки контейнеров, а также в увеличении стабильности и расширении географии сервиса логистических отправок, в развитии терминальной инфраструктуры российских железных дорог. Прежде всего, специалисты сетуют на нехватку специализированного подвижного состава, который нужен для перевозки скоропортящейся продукции по железной дороге. Какими видятся пути решения этих проблем?

Заманчивые перспективы

В 2019 году Россия нацелилась именно на увеличение объемов экспорта продовольствия в Китай. В настоящий момент основными продовольственными товарными группами для российского экспорта являются зерно, рыба и морепродукты, а также растительные масла. Кроме этого, наша страна в больших объемах экспортирует в Поднебесную кондитерские изделия, маслосемена, напитки, мясо, маргарин, соусы, муку, зерновые хлопья, макаронные изделия, молочную продукцию, консервы и т. д.

Одной из перспектив является возможность экспорта мяса птицы российскими предприятиями в Китай. Объем поставок данной продукции может достигать 150 тыс.

тонн в год. Сегодня уже 38 российских предприятий получили право на ее поставки в КНР. Но проблема перевозки мяса птицы обострилась: отечественным компаниям попросту не в чем его возить.

Ситуацию прокомментировала руководитель проектов по развитию экспортной логистики РЭЦ Алевтина Кириллова в рамках транспортного семинара «Подвижной состав: производство, эксплуатация, ремонт», организованного журналом «РЖД-Партнер» при поддержке ИПЕМ. По ее словам, основными препятствиями для организации перевозок птицеводческой продукции в КНР являются существующая тарифная система и устаревший подвижной состав.

Алевтина Кириллова считает, что нужно озаботиться не только тем, как возить скоропорт на экспорт, но и вопросами перемещения таких грузов внутри страны, в том числе при организации импортных перевозок. Ведь речь идет о доктрине продовольственной безопасности страны.

Напомним, что Китай закрывал свой рынок для российского мяса птицы еще 14 лет назад. Тогда причиной этого решения стали вспышки птичьего гриппа на российских предприятиях. Переговоры о взаимном открытии рынков велись на протяжении нескольких лет. Лишь в ноябре прошлого года Россия и КНР подписали в Пекине протокол о поставках мяса и субпродуктов птицы. Кардинальное решение о возобновлении экспорта было принято на самом высоком уровне, при участии президентов двух стран. 28 февраля 2019 года в результате достигнутых между Главным таможенным управлением КНР и Россельхознадзором договоренностей о взаимных поставках мяса птицы государственными инспекторами управлений Россельхознадзора по Санкт-Петербургу, Ленинградской и Псковской областям была оформлена первая партия поставки птицепродукции на экспорт в Поднебесную. Два контейнера с замороженной куриной продукцией общим весом 54 тонны, произведенной российским предприятием, были направлены морским транспортом из Санкт-Петербурга.

Как отмечает Алевтина Кириллова, при формировании массовых отправок скоропортящихся грузов по железной дороге возникает ряд вопросов технологического характера. Например, китайские партнеры готовы перегружать на свою колею только сцепы, состоящие из восьми рефконтейнеров на платформах. В России же обычно эксплуатируются сцепы по 12 платформ. «Меньше возить коммерчески нерентабельно даже с учетом выравнивания тарифных ставок на перевозку грузов в универсальных и рефрижераторных контейнерах», – поясняет эксперт. Выход такой: отечественным специалистам необходимо разрабатывать решения по формированию 16-контейнерных поездов.

Свое мнение по данной теме также высказал заместитель генерального директора ИПЕМ Владимир Савчук. Проблему перевозки скоропорта по железной дороге надо стараться решать комплексно, считает эксперт. По его словам, существует высокая вероятность того, что при ухудшении условий и увеличении регуляторного давления на грузоотправителей данная номенклатура скоропортящихся грузов окончательно и безвозвратно уйдет на автомобильный транспорт. Ведь перевозки скоропорта с Дальнего Востока в Московский регион, то есть на большие расстояния, уже осуществляются исключительно автомобилями.

Еще один проблемный вопрос касается провозной способности железных дорог. «Получается, что при постепенной замене рефрижераторного подвижного состава рефконтейнерами (что активно происходит в настоящий момент) мы будем перевозить меньше груза по дефицитной инфраструктуре более легкими поездами», – говорит Владимир Савчук. Это, в свою очередь, отразится и на объемах перевозки грузов, и на тарифах. Возможно, надо, напротив, идти по пути максимальной загрузки «холодных» поездов конкретной номенклатурой груза? А в действительности нередко происходит по-другому: на 60-футовой платформе перевозят 40-футовый контейнер, вмещающий 26-27 тонн рыбы. Понятно, что на такой платформе можно перевезти больше, заключает эксперт.

В чем повезем?

Исследования рынка перевозок скоропортящихся грузов показывают, что в ближайшие несколько лет произойдет вывод из эксплуатации большей части подвижного состава, перевозящего эти грузы, продолжил тему президент Ассоциации операторов рефрижераторного подвижного состава (АСОРПС) Михаил Синев. При этом стремительно развивается перевозка скоропорта контейнерами.

Но было бы ошибочно думать, что вагоны должны навсегда уйти из этого процесса. И вагоны, и контейнеры должны занять свои ниши, причем желательно, чтобы подвижной состав был отечественного производства.

Нельзя сказать, что совсем ничего не делается в данном направлении, отмечает Михаил Синев.

Но, к сожалению, иногда провалом заканчиваются даже похвальные инициативы отдельных коммерческих предприятий. Например, ООО «Новека», частная инжиниринговая компания, на протяжении нескольких лет вела опытно-конструкторские разработки в области изотермического и рефрижераторного парка вагонов, а также автономных систем энергоснабжения вагонов для перевозки рефрижераторных контейнеров. С 2017 года компания сотрудничала с группой государственных вагоноремонтных предприятий «Ремпутьмаш». В результате на базе Ярославского вагоноремонтного завода была собрана платформа с автономным энергоснабжением для перевозки рефрижераторных контейнеров, а на Верещагинском заводе был собран и прошел сертификационные испытания вагон-термос.

На базе калужского завода «Ремпутьмаш» для запуска в серийное производство планировалось изготовить опытные образцы вышеперечисленных рефрижераторных вагонов и провести их заводские испытания. Но после продажи крупного пакета акций завода «Ремпутьмаш» холдингу АО «Синара – Транспортные Машины» все работы по проекту производства вагонов для перевозки скоропортящихся грузов без объяснения причин были приостановлены. Чтобы выполнить свои обязательства перед покупателями вагонов из Казахстана, Узбекистана и Таджикистана, собственники ООО «Новека» по лицензионному договору передали права на производство и продажу своих вагонов на территории республик Средней Азии машиностроительному заводу в Казахстане.

Тем не менее успешный опыт производства изотермического подвижного состава в России все-таки есть. К примеру, Донской механический завод, входящий в группу компаний ООО «Термокон Групп», в 2011 году разработал и создал первый отечественный дизель-генераторный контейнер (ДГК). Сейчас, кроме выпуска ДГК, организовывается производство российских термических и рефрижераторных контейнеров, в том числе и автономных.

ООО «Сибирьвостокбизнес» совместно с АО «Алтайвагон» заканчивает испытания автономного рефрижераторного вагона (АРВ). По словам заместителя генерального директора по перспективному развитию ОАО «Алтайвагон» Станислава Золоторева, компания представит один из самых востребованных на рынке специализированных грузовых вагонов в рамках железнодорожного салона техники и технологий ЭКСПО 1520, который пройдет летом этого года.

Компания «КРК Энерго» совместно с ООО «ВА Групп» завершила этап опытной эксплуатации дизель-генераторного контейнера типа 240-12М и приступила к выпуску контейнеров обновленной модификации.

ПАО «КАМАЗ» и АО «НПК «Уралвагонзавод» совместно с логистическим оператором ЗАО «Евросиб СПб – транспортные системы» разработали комплексное предложение по организации перевозок скоропортящихся грузов на территории России. Кроме разработки и внедрения отечественных дизель-генераторных и рефрижераторных контейнеров, программа предусматривает формирование непрерывной холодной цепи (НХЦ) для контроля за соблюдением регламентов температурных режимов на ключевых звеньях транспортной системы России.

По словам Михаила Синева, в нашей стране также необходимо ввести систему периодического контроля и освидетельствования используемых транспортных средств с установлением их объективных возможностей по обеспечению выполнения требований технического регламента Евразийского экономического союза «О безопасности рыбы и рыбной продукции».

Сократить издержки

По мнению генерального директора компании «Термокон Групп» Станислава Станкевича, при доставке грузов по железной дороге основные проблемы связаны со сложностью документооборота, оформлением грузоперевозки, разрешительных документов, ветеринарных разрешений и т. д. В этом случае экспедитор отвечает за то, чтобы выбрать

вагон надлежащего качества без дыр в обшивке, который сохранит продукт в исходном виде. Он договаривается с ОАО «РЖД» о возможности ускоренных сроков перевозки и других условиях. Но при этом возникает другая проблема, связанная со спецификой железнодорожных перевозок.

Она заключается в невозможности регулировать или корректировать сам процесс перевозки. В случае с автоперевозчиком можно всегда позвонить в компанию или даже самому водителю грузовика и оперативно решить многие вопросы.

Поезд же следует из точки А в точку Б по заданному расписанию, и повлиять на это извне невозможно.

Между тем эффективность использования подвижного грузового состава на сети РЖД имеет немаловажное значение, так как транспортная составляющая находит отражение в конечной цене экспортной продукции, отмечает Алевтина Кириллова. Так что наши экспортеры хотели бы видеть дополнительные резервы по сокращению времени доставки продукции.

Этого можно добиться, усилив работу по ряду направлений. В частности, речь идет о создании условий для ведения поездов повышенной массы по всем возможным экспортным направлениям, еще более активном использовании вагонов с повышенной осевой нагрузкой и применении подвижного состава с увеличенным количеством осей.

К сожалению, железнодорожные перевозки в настоящее время серьезно проигрывают морским по себестоимости, особенно после ввода в эксплуатацию сверхбольших морских контейнеровозов.

Также на пространстве евро-азиатских перевозок отсутствует единый инструмент, который мог бы обеспечивать оптимальное взаимодействие всех участников перевозочного процесса. Грузоотправитель до сих пор не имеет возможности осуществлять перевозку по единому транспортному документу. В серьезном развитии и инвестициях нуждается инфраструктура приграничных станций.

Это объективные факторы сдерживания роста транзита, с которыми рынок без поддержки государства справиться не в состоянии. Все эти проблемные вопросы учтены экспертами в рамках работы проектной мастерской Российского экспортного центра по разработке национального проекта «**Международная кооперация и экспорт**» и входящего в его состав федерального проекта «Логистика международной торговли».

В рамках проекта запланировано до 2024 года отремонтировать и построить **25 пунктов пропуска** через границу РФ для развития международной торговли. В первую очередь специалисты **Минтранса** России и РЭЦ будут заниматься проработкой вопросов формирования комфортной тарифной политики для экспортеров в части долгосрочных сквозных мультимодальных тарифов по экспорту ориентированным маршрутам и транспортным коридорам.

Инновационные транспортно-логистические решения и транзитные мощности – ключевые активы нашей страны, возможности которых велики. Транзитные коридоры из Азии в Европу, способные обеспечить бесперебойную доставку грузов на важнейшие рынки, делают Россию ключевым субъектом мировой торговли. Об этом не стоит забывать, ведь в условиях недобросовестной конкуренции со стороны других стран нужно максимально рачительно использовать собственный экспортный потенциал.

ФАКТ Исследования рынка перевозок скоропортящихся грузов показывают, что в ближайшие несколько лет произойдет вывод из эксплуатации большей части подвижного состава, перевозящего эти грузы.

КСТАТИ Транспортная группа FESCO и DB Cargo Russija Co.Ltd (100% дочерняя компания DB Cargo AG, ведущего грузового железнодорожного перевозчика Европы) договорились развивать контейнерные перевозки скоропортящихся грузов между Россией и Китаем по мультимодальному маршруту через Владивостокский морской торговый порт прямыми сухопутными сервисами. Соответствующее соглашение в рамках выставки

«ТрансРоссия» подписали президент FESCO Александр Исурин и генеральный директор ООО «ДБ КАРГО РУССИЯ» Уве Лойшнер. В Китай будут доставляться продукты питания, в Россию – сельскохозяйственные грузы.

Соглашение предусматривает транспортировку товаров действующими мультимодальными сервисами FESCO из Москвы и Новосибирска в порты Китая через Владивосток и в обратном направлении со сроком доставки до 25 дней, а также разработку сухопутного железнодорожного сервиса из Москвы и Новосибирска в провинции Китая, а также в обратном направлении. Его запуск запланирован на лето 2019 года, срок доставки по такому маршруту составит менее 20 суток.

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ОЗУН АРТЕМ; 2019.05.08; СОХРАНИТЬ БАЛАНС ИНТЕРЕСОВ; АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ОТРАСЛИ ОБСУЖДАЛИСЬ НА ОБЩЕМ СОБРАНИИ ЧЛЕНОВ РОССИЙСКОЙ ПАЛАТЫ СУДОХОДСТВА

Анализ, проведенный Российской палатой судоходства (РПС), показывает, что системными проблемами развития российского морского флота остаются ограниченный доступ к грузовой базе и целый ряд административных барьеров, то есть излишних и дублирующих функций российского законодательства, которые снижают привлекательность российского флага по сравнению со странами открытой регистрации.

О необходимости повышения конкурентоспособности морского и речного транспорта шла речь на общем собрании членов Российской палаты судоходства, участие в котором приняли **заместитель министра** транспорта РФ – руководитель **Росморречфлота Юрий Цветков**, президент РПС Алексей Клявин, член Комитета Госдумы РФ по транспорту и строительству Виктор Дерябкин, руководитель **Ространснадзора Виктор Басаргин**, председатель Общероссийского движения поддержки флота Михаил Ненашев, представители компаний, являющихся членами РПС, ветераны морского и речного флота. В этом году Российская палата судоходства отмечает 25 лет со дня основания организации. Поздравляя представителей РПС с юбилеем, **Юрий Цветков** отметил, что данная организация объединила под своей эгидой высококвалифицированных экспертов, чем подтвердила статус авторитетной площадки для диалога и взаимовыгодного сотрудничества между органами власти и бизнес-сообществом.

В результате такой деятельности существенно повысилась эффективность совместно разрабатываемых решений. **Замминистра** подчеркнул вклад РПС в совершенствование механизмов регулирования отрасли и отраслевого законодательства, особенно при разработке предложений по нивелированию избыточных административных барьеров в отрасли.

Кроме того, представители РПС активно участвовали в совершенствовании Федерального закона № 305, направленного на разработку мер государственной поддержки судостроения и судоходства. Также при поддержке РПС был принят ФЗ № 460 «О внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации и признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации», который установил особые права для судов под российским флагом при осуществлении некоторых видов деятельности.

Юрий Цветков напомнил о том, что в прошлом году на базе РПС в соответствии с решением Национального совета при Президенте РФ по профессиональным квалификациям создан Совет по профессиональным квалификациям на морском и внутреннем водном транспорте. В **Минтрансе** России заинтересованы в совместной работе на площадке СПК, направленной на развитие современных профессиональных компетенций на морском и речном транспорте. **Замминистра** выразил уверенность в том, что такая деятельность позволит в полной мере обеспечить отрасль необходимым количеством квалифицированных специалистов.

В своем выступлении председатель Общественного совета при Минтрансе России, директор Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Михаил Блинкин говорил о необходимости принятия решений, позволяющих достичь транспортно-экономического баланса, проще говоря, равномерно рассредоточить грузопотоки между речным, железнодорожным, автомобильным и трубопроводным транспортом. Как известно, Президентом страны поставлена задача – обеспечить к 2024 году перевозки грузов по Северному морскому пути в объеме 80 млн тонн. Но одновременно с этим необходимо в полтора раза (до 180 млн тонн) увеличить пропускные способности Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей в направлении морских портов и пограничных переходов Дальнего Востока. Совместное развитие СМП и Транссиба позволит создать систему кругового оборота транспортных контейнеров и с максимальной выгодой использовать географическое преимущество обширных территорий России, убежден эксперт.

По словам президента РПС Алексея Клявина, наиболее серьезная проблема, которая стоит в перспективе перед отраслью, связана с вступлением в силу в 2020 году общего требования Международной морской организации (ИМО) по использованию судами только низкосернистого топлива с содержанием серы не более 0,5% по массе. Между тем ни российские, ни мировые НПЗ не способны в полном объеме обеспечить необходимый объем низкосернистого топлива, что приведет к дальнейшему повышению цен на него.

Соответственно, эксперты предрекают развитие различных негативных тенденций, связанных с дефицитом топлива для судов. Так, начнут трансформироваться логистические схемы перевозок грузов, будет увеличиваться стоимость импорта, свернутся программы по обновлению отечественного флота.

Российская палата судоходства считает необходимым в ближайшее время организовать совместное с Минэнерго России и Минфином России совещание, чтобы оперативно выработать комплексные решения и план по нивелированию последствий ограничений, вводимых на рынке судового топлива с 2020 года, и сохранению конкурентоспособности судоходной отрасли.

В частности, РПС подготовила инициативу по внесению изменений в технический регламент «О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и мазуту», который устанавливает обязательные требования к топливу, выпускаемому в обращение на единую таможенную территорию Таможенного союза. Представители РПС предлагают снизить требования к характеристикам судового топлива по содержанию массовой доли серы, установленной в размере 0,5%, либо перенести срок исполнения техрегламента с 1 января 2020 года на значительно более позднюю дату.

ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.05.08; КАРПОВА ЕЛИЗАВЕТА; 2019.05.08; ПО РЕКАМ – С КОМФОРТОМ; В МОСКВЕ ОТКРЫЛАСЬ БОЛЬШАЯ КРУИЗНАЯ НАВИГАЦИЯ-2019

Церемония открытия прошла 30 апреля возле причала Северного речного вокзала. Гости мероприятия получили возможность проводить в плавание первых в сезоне туристов, поучаствовать в конкурсах, проведенных тремя крупными круизными компаниями – «Водоходь», «Мостурфлот», «Созвездие», и получить актуальную информацию по поводу состояния речного судоходства от представителей отраслевых ведомств.

Тремя крупнейшими круизными компаниями, которые входят в состав Ассоциации речных судоходных компаний «Речной Альянс», была составлена концертная программа. Любители отправиться в путешествие на водном транспорте увидели выступления профессиональных танцоров и певцов.

Первый теплоход отправился от причала в 12:30. Напутственными словами туристов проводили почетные гости церемонии открытия большой круизной навигации-2019.

Первым на сцену вышел заместитель руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта Виктор Вовк.

Он отметил, что в этом году стартует уже 86-я по счету навигация.

Виктор Вовк подчеркнул, что планомерное развитие туристических направлений, строительство новых теплоходов и увеличение квалифицированного плавсостава – это то, на чем основывается успешная навигация на реках России.

Префект Северного административного округа Москвы Владимир Степанов подчеркнул, что здание Северного речного вокзала находится в стадии реконструкции. По его словам, долгожданный ремонт завершится в следующем году, перед открытием следующей навигации.

Руководитель ФГБУ «Канал имени Москвы» Герман Елянюшкин отметил, что «популярность речных круизов растет с каждым годом на 7-15%. Стабильно высокой остается и загрузка рейсов: она превышает 90%. Это подтверждает растущий интерес к путешествиям по рекам России как виду отдыха. Ведь современный круиз – это экскурсионный тур с проживанием в комфортных каютах по принципу «все включено». При этом туристам не надо прилагать особых усилий, чтобы посетить достопримечательности в разных городах и организовать свой досуг, – все уже продумано и подготовлено».

К гостям мероприятия также обратились заместитель руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Сергей Сарицкий, президент Ассоциации портов и судовладельцев речного транспорта Александр Зайцев и другие. Выступавшие поздравили собравшихся с открытием навигации и выразили надежду на то, что из года в год речное судоходство будет лишь развиваться, а сдерживающие этот процесс факторы удастся преодолеть.

После завершения официальной части мероприятия представителей СМИ пригласили на пресс- конференцию, организованную «Речным Альянсом» на борту теплохода «Дмитрий Фурманов».

Основными темами для беседы стали планы круизных компаний на навигационный период 2019 года, представления руководителей компаний о современном туристе, а также способах удовлетворения его потребностей в речных круизах.

ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.05.08; СОГЛАСОВАННЫЕ РЕШЕНИЯ; НАЙДЕНЫ ПО ВОПРОСУ СТРОИТЕЛЬСТВА НИЖЕГОРОДСКОГО НИЗКОНАПОРНОГО ГИДРОУЗЛА

Рабочая группа по Нижегородскому гидроузлу подвела предварительные итоги рассмотрения вопросов к материалам оценки воздействия на окружающую среду.

По большинству вопросов общественности и экспертов к предварительным материалам оценки воздействия на окружающую среду по проектируемому объекту «Строительство Нижегородского низконапорного гидроузла» найдены согласованные решения.

В заседании рабочей группы, прошедшем под председательством заместителя руководителя **Росморречфлота** Виктора Вовка, приняли участие **директор Департамента** государственной политики и регулирования в области природных ресурсов Минприроды России Сергей Коскин, заместитель директора Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта **Минтранса** России Ирина Орничева, министр экологии и природных ресурсов Нижегородской области Денис Егоров, замначальника управления администрации Балахнинского района Людмила Косарева, представители **Росморречфлота**, ФБУ «Администрация Волжского бассейна», генерального проектировщика ООО «Техтрансстрой», экспертных институтов.

В рамках заседания были подробно рассмотрены 45 вопросов, по итогам прошедших в регионе общественных обсуждений включенных областным министерством экологии и природных ресурсов в реестр замечаний и предложений, связанных со строительством

низконапорного гидроузла, и ответы, представленные проектировщиком с учетом мнений научных институтов и профильных федеральных ведомств, в том числе Минприроды России. По итогам состоявшейся дискуссии рабочая группа согласилась считать полученные ответы достаточными, большинство вопросов полностью снять, а часть специализированных, требующих расчетов по специальным методикам с учетом действующего законодательства, и те немногие, по которым мнения сторон разошлись, передать на рассмотрение компетентных экспертов, в основном в рамках предстоящей процедуры государственной экспертизы.

В завершение заседания Виктор Вовк поблагодарил участников за конструктивную работу, позволяющую продвинуться к главной цели – ликвидации лимитирующего судоходство волжского участка на Единой глубоководной системе РФ. Он также напомнил коллегам о рекомендации Научного совета РАН, рассмотревшего вопрос о Нижегородском гидроузле, региональным и муниципальным властям разработать предложения по улучшению неблагоприятной экологической ситуации в зоне рассматриваемого участка долины Волги вне зависимости от осуществления проекта строительства гидроузла.

Напомним, что решение о создании совместной с регионом рабочей группы было принято по итогам рабочего совещания по вопросам проекта строительства Нижегородского гидроузла, состоявшегося под председательством министра транспорта РФ **Евгения Дитриха** с участием губернатора Нижегородской области Глеба Никитина.

Сооружение Нижегородского низконапорного гидроузла, нацеленное на устранение лимитирующего судоходство участка на реке Волга, – федеральный проект, имеющий особую важность для всей страны. Как подчеркнул **Евгений Дитрих**, от его успешной и своевременной реализации непосредственно зависит решение многих стратегических задач – от создания базовых условий для ускорения темпов экономического развития страны и транспортной связанности регионов, интеграции России в систему международных транспортных коридоров до обеспечения национальной безопасности и обороноспособности государства, зависящей в том числе от возможности полноценной эксплуатации Единой глубоководной системы РФ.

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЛАРИОНОВА ТАТЬЯНА; 2019.05.08; РАЗМАХ КРЫЛЬЕВ; ГОТОВО ЛИ ОТЕЧЕСТВЕННОЕ САМОЛЕТОСТРОЕНИЕ УДОВЛЕТВОРИТЬ ПОТРЕБНОСТИ АВИАКОМПАНИЙ В ВОЗДУШНЫХ СУДАХ?

Председатель Комитета Совета Федерации по регламенту и организации парламентской деятельности Андрей Кутепов провел совещание, посвященное вопросам модернизации авиационного парка авиакомпаний, осуществляющих региональные перевозки, с участием сенаторов, представителей федеральных органов исполнительной власти, региональных компаний, осуществляющих пассажирские авиаперевозки, и общественных организаций.

Заместитель директора Департамента государственной политики в области гражданской авиации Министерства транспорта РФ Илья Белавинцев проинформировал, что **Минтранс** совместно с Минпромторгом начал серьезную работу по изучению запросов отдельных авиакомпаний и сегментирования рынка в разрезе региональных перевозок. По его словам, определены три размерности воздушных судов – на 9, 19 и до 50 мест. Производство новых воздушных судов требует огромных государственных вложений, для чего необходимо понимать емкость рынка. «Нужно сформировать такой спрос, чтобы он обеспечил некую рентабельность. В зависимости от величины спроса мы поймем, какая будет нужна поддержка на этапе проектирования и производства воздушных судов», – подчеркнул представитель **Минтранса**.

В настоящее время в России 80% судов иностранного производства, 20% – российского производства, подавляющее число воздушных судов приобретает авиакомпаниями

через механизм лизинга. Илья Белавинцев напомнил о программе поддержки лизинга (ПП-1212):

«Мы готовы делать упор именно на отечественную технику, например, оптимизировать размер субсидий, чтобы наша техника была экономически выгодна для приобретения авиакомпаниями».

В рамках плана на поддержку лизинга заложены средства в объеме 6,3 млрд руб. на лизинг 60 бортов. Ежегодно в российские авиакомпании будут поставляться 11 воздушных судов.

«Одной из ключевых проблем модернизации авиапарка является постпродажное обслуживание отечественных самолетов, – напомнил Андрей Кутепов. – В силу небольшого объема производства самолетов в России, по открытым данным – 50 самолетов в год на всю Россию, авиастроительные заводы не могут позволить себе держать на складе запчасти, так как для них это слишком дорого. Одну деталь приходится ждать больше месяца с завода, впрок производить детали непозволительно. В то же время у зарубежных самолетов в силу больших объемов производства и постоянного наличия запчастей на складе постпродажное обслуживание в разы оперативнее. Поэтому значительную часть занимают иностранные самолеты».

По мнению авиаперевозчиков, одним из вариантов решения проблемы может стать субсидирование со стороны государства производства запасных частей, что улучшит систему постпродажного обслуживания отечественных самолетов.

В России порядка 5 тыс. авиалиний, при этом на линиях с нормальной загрузкой, минуя Москву, функционируют около 300 маршрутов. И если межрегиональные перевозки показали рост 10%, то на местных линиях пассажироперевозки растут скромно. Как сказал Илья Белавинцев, в 2018 году Правительством РФ утверждена дорожная карта по развитию конкуренции, в том числе в гражданской авиации. **Минтранс** разрабатывает методику по прогнозированию спроса на социально значимые перевозки, что позволит увидеть узкие места на маршрутах.

Заместитель директора Департамента авиационной промышленности Министерства промышленности и торговли России Михаил Богатырев остановился на вопросах увеличения объема производства отечественных воздушных судов.

Наряду с производством SSJ 100 – 50 машин в год – продолжается работа по возобновлению производства самолета Ил-114-300 с двигателем ТВ7-117СТ. «В мае 2019 года должны поднять первый самолет, который произведен с использованием задела в Узбекистане. Первый полет второго опытного экземпляра самолета Ил-114-300 полностью российского производства запланирован на 25 октября 2020 года, оформление сертификата – на декабрь 2022 года, поставка первых серийных самолетов – на II квартал 2023 года», – заявил Михаил Богатырев.

В размерности 19 мест будут производиться самолеты L-410. Серийное производство локализовано в Екатеринбурге, производственная мощность – 16 машин в год, серийный выпуск намечен на II квартал 2023 года.

В размерности 9 мест ООО «Русавиапром» (г. Новосибирск) будет изготавливать самолет ТВС-2МС – глубоко модернизированную версию самолета Ан-2. В этой же размерности на мощностях Улан-Удэнского авиазавода (У-УАЗ), входящего в холдинг «Вертолеты России», в 2021 году будет запущено серийное производство самолета ТВС-2ДТС – «Байкал» с увеличенной грузоподъемностью, дальностью и скоростью.

Чтобы закрыть «дырку» в размерности между Ил-114 и L-410, предлагается возобновить производство самолета L-610 вместимостью 40 мест. «В настоящее время мы проводим работу по изысканию внутри программы ассигнований на сумму не менее 1 млрд руб., чтобы во второй половине года начать работы по модернизации и возобновлению производства самолета L-610», – сказал Михаил Богатырев.

Представитель Минпромторга обратил внимание на то, что в настоящий момент в мире сложились три рынка авиационных перевозок: европейский, американский и китайский. «Мы со своими самолетами, какими бы хорошими они ни были, никогда не зайдём на чужие рынки, – сказал он. – Нужно опираться на собственный рынок, но он недостаточен для того, чтобы разработка и производство авиационной техники – очень дорогостоящего сегмента – окупались».

Поскольку разработка авиационной техники и ее внедрение в серию, налаживание послепродажного обслуживания – это очень длительный процесс, порядка 12- 15 лет, России надо более активно формировать свои собственные рынки, в тех же странах БРИКС, проводить свою протекционистскую политику для продвижения отечественной авиационной техники, считает Михаил Богатырев.

Директор департамента планирования и развития парка воздушных судов ПАО «Аэрофлот» Михаил Минаев рассказал о деятельности компаний, входящих в группу «Аэрофлот»: ПАО «Аэрофлот», «Победа», «Россия» и «Аврора». По его словам, в 2018 году Аэрофлот перевез 35,8 млн человек, а с учетом авиакомпаний группы «Аэрофлот» – 55,7 млн человек. В 2019 году стоит задача перевезти около 70 млн пассажиров, к 2023 году – около 100 млн пассажиров.

Для обеспечения транспортной доступности, минуя Москву, ПАО «Аэрофлот» предусматривает создание сети региональных хабов: в Санкт-Петербурге, Владивостоке, Красноярске, в перспективе – в Сочи, Екатеринбурге, Новосибирске и Хабаровске. Новые базы группы к 2023 году увеличат прямые перевозки между регионами в 2,7 раза – с 7 до 19 млн пассажиров и будут способствовать их экономическому развитию.

В качестве примера успешного регионального авиаперевозчика на Дальнем Востоке Михаил Минаев привел компанию «Аврора», акционерами которой являются ПАО «Аэрофлот» (51%) и правительство Сахалинской области (49%).

«Аврора» специализируется на регулярных, внутренних и международных авиаперевозках по межрегиональным, региональным и местным маршрутам и базируется в аэропортах Хабаровск, Владивосток и Южно-Сахалинск.

В 2018 году компания перевезла 1,6 млн пассажиров (доля рынка 39%), прогноз на 2023 год – около 3 млн пассажиров. Авиакомпания работает на местных воздушных линиях Сахалинской области, Приморского и Хабаровского краев, обслуживая 49 маршрутов, причем практически все полеты выполняются в аэропорты с грунтовыми ВПП. В настоящее время прорабатывается вопрос авиаперевозок между Курильскими островами с использованием грунтовых полос.

Авиация имеет стратегическое значение и для Якутии. Генеральный директор АО «Авиакомпания Якутия» Владимир Горбунов сказал: «Положение с турбовинтовыми воздушными судами сложилось критическое, в компании эксплуатируются 15 самолетов Ан-24 и Ан-26, которым уже по 50 лет, и к 2022 году все Ан-24, эксплуатируемые в Якутии, должны быть списаны. У нас есть четкое понимание необходимости заменить их самолетами Ил-114».

Но что делать авиакомпаниям до того момента, когда начнется серийное производство Ил-114-300? «Пока самолеты Ил-114-300 не производятся, но есть хороший переходной тип Ил-114-100 с двигателем PW-127Н. Шесть таких бортов в хорошем состоянии продает Узбекистан. За все самолеты они просят около 50 млн долл. США», – сказал гендиректор «Авиакомпания Якутия» и привел для сравнения такие цифры. Расход топлива Ил-114 – 600 кг/ч, такой же, как на самолете Bombardier Q300, который может лететь с одной заправкой туда и обратно из Якутска в арктические поселки. Это очень важно, поскольку одна тонна керосина в Якутске стоит 81 тыс. руб., а в Арктике – под 100 тыс. руб. Однако самолет Bombardier обходится авиакомпании ежемесячно в 100 тыс. долл. США, техническое обслуживание – 50 тыс.

евро в месяц. Кроме этого, летный состав дважды в год проходит обучение на тренажере в Мадриде. И все эти расходы, порядка 500 млн руб., компенсируются из республиканского бюджета, потому что невозможно прекратить полеты в Саскылах, Черский, Чокурдах, Тикси. «Давайте поступим по-государственному и выкупим эти самолеты, и два региона – Якутия и Красноярский край – будут на них летать до появления Ил-114-300, что позволит избежать «детских болезней», – призвал Владимир Горбунов.

«Мы хотим летать на наших самолетах, поэтому в первую очередь надо создавать условия для развития отечественного самолетостроения, – подытожил Андрей Кутепов. – Полагаю, Министерству промышленности и торговли РФ необходимо рассмотреть возможные способы решения этого вопроса».

АНДРЕЙ КУТЕПОВ:

Мы хотим летать на наших самолетах, поэтому в первую очередь надо создавать условия для развития отечественного самолетостроения. Полагаю, Министерству промышленности и торговли РФ необходимо рассмотреть возможные способы решения этого вопроса.

ТРАНСПОРТ РОССИИ; БАЙБЕКОВ ШАМИЛЬ; 2019.05.08; «ПЛАМЕННЫЙ МОТОР». ПОКА ЗАТОР; СТАНЕТ ЛИ ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ ДВИГАТЕЛЬ ПОЛНОЦЕННОЙ ЗАМЕНОЙ ИМПОРТНЫХ АНАЛОГОВ?

Сегодня много говорится и пишется об отсутствии на конвейерах ОАК воздушных судов малой размерности, о проблемах производства MC-21, Superjet 100, Ил-114, а также о новых инициативах Минпромторга России, связанных с данной темой. Давайте и мы попробуем разобраться в этом вопросе...

Начнем с дорогих нам в буквальном смысле MC-21 и Superjet 100. «Летная программа по MC-21 выполняется, – говорит **заместитель министра** промышленности и торговли Олег Бочаров. – Второй самолет приступил к летным испытаниям в этом году. Испытательная программа идет в соответствии с нашими планами, и мы не видим каких-либо проблем. Сейчас самолет летает на двигателях Pratt&Withney. 15 ноября 2018 года мы сертифицировали двигатель ПД-14, так что можно сказать, что и в гражданском сегменте мы вернулись к национальному двигателестроению».

В Минпромторге очень рассчитывают на то, что подтвердят экономическую эффективность работы крыла и нового двигателя ПД-14. «Да, пока есть еще вопросы к экономике двигателя. Но это в допустимых пределах, и мы его будем доводить. Мы постоянно думаем про стоимость кресло-километра, в этом смысле промышленность стала более-менее адекватна. Главный вопрос – как мы будем его эксплуатировать, что у нас получится с ценой, с его стоимостью владения. Самолет имеет более широкий фюзеляж, более комфортный салон, чем у западных конкурентов, более эффективен с точки зрения загрузки/выгрузки. У самолета хорошие аэродинамика и экономика. Рынок в этом сегменте воздушных судов колоссальный», – утверждает **замминистра**.

Superjet 100 он назвал вершиной регионального сегмента.

Покорится ли она наконец Минпромторгу? «Мы испытываем мощнейшие сложности, связанные с нашими французскими партнерами по двигателю SaM146, – поясняет Олег Бочаров. – У коллег жесткая бизнес-модель, и идти на симметричные снижения стоимости владения двигателем они не готовы. Разбирая все проблемы эксплуатации двигателя с региональными компаниями, мы видим, что они пользуются сложившейся ситуацией, стремятся занять более выгодное для себя положение в наших спорах. Мы понимаем, что нам надо создать банк подменных двигателей. Такая программа у ОДК есть. Документацию на полную разборку/сборку двигателей на территории рыбинского завода мы получили. Первый двигатель там уже полностью отремонтирован, то есть разобран-собран».

Вопрос коммерческий – идет торговля, за сколько мы с французами сговоримся. Мы понимаем, что условия, которые они выставляют по покупке/ аренде подменных двигателей у компании PowerJet, неприемлемы для российских региональных авиакомпаний. Просто неприемлемы, и все. А качество самого двигателя вне гарантийного срока и внутри гарантийного срока вызывает вопросы по горячей части (горячая часть – французская производственная зона ответственности). С этим двигателем нам все равно жить и дальше. Это решение предшествующих периодов, и никто не мог знать, что оно так пойдет. Безусловно, будем мучиться с этим двигателем, пока не произведем свой. Производство двигателя такого размера, такого класса тяги у нас заложено. Но мы должны понимать, что двигателестроение – это значительный срок создания продукта, и мы не можем сказать, что через 5 лет мы разработаем свой двигатель нужного класса. Сейчас определяем технические требования. Мы понимаем, что нужна и другая сеть двухконтурности, и другие материалы. Но перед нами стоит более глобальная задача: нам нужно создавать тяжелый гражданский двигатель ПД-35. Страна большая, и нам надо прорываться вверх, в класс тяги 25 и более тонн. У нас очень серьезные партнеры по совместному российско-китайскому предприятию по строительству широкофюзеляжного самолета CRJ929, и планы у них по развитию авиации очень серьезные.

Нам тоже нужно строить широкофюзеляжные самолеты. Пока не во всем с китайскими коллегами мы договариваемся. Но мы точно понимаем: нам есть что им технологически предложить».

Отдельная тема – программа постпродажного обслуживания. «Это ахиллесова пята отечественного производства, – считает Олег Бочаров. – Все пилоты говорят, что кабина самолета Superjet 100 замечательная, система управления и электроника прощают многие ошибки, все очень хорошо продумано. Хорошие аэродинамика и экономичность двигателей. Но каждый эксплуатант скажет, что очень тяжело эксплуатировать эту технику. И мы понимаем, почему».

По мнению представителя Минпромторга, выходя на рынок, в министерстве не имели опыта построения систем постпродажного обслуживания. «Бомбардье», выводя на рынок самолеты CSeries, вложила до 1 млрд долларов в создание сервисных центров еще до того, как самолет пошел в эксплуатацию. Это обеспечивает компаниям соответствующий высокий налет даже на первых сериях. А у нас такая программа только разрабатывается, она положена в стратегию развития.

Совместно с **Минтрансом** в Минпромторге определяют хабы, в которых будут создавать некую специальную юрисдикцию, потому что понимают, что даже авиационно-технические службы авиакомпаний просто не выдерживают нагрузки от капиталовложений в случае, если компания самостоятельно создает собственный ангарный фонд для проведения ремонтов новых самолетов.

У промышленников не хватает 120-150 тыс. кв. метров ангарных площадей, чтобы обеспечить быстрый ремонт самолетов.

«Под них мы положим склады, сформируем возможность эффективной и гибкой аренды для технических и обслуживающих предприятий. Все это должно быть «упаковано» в течение 2019 года в конкретную программу. Чтобы мы сформировали правильную стратегию государственной поддержки, нам с **Минтрансом** надо понять, сколько самолетов, каких типов и к какому году необходимо отрасли», – резюмировал **замминистра**.

Подобная позиция удивила многих экспертов. Так, представитель ГосНИИ ГА Александр Фриндланд задается вопросом: «Что мешает министерству обратиться к нам за информацией?».

Вопрос, конечно, риторический. Кстати, летом 2014 года на совещании в Совете Федерации, где рассматривались вопросы обеспечения гражданской авиации

отечественными воздушными судами посредством реализации госпрограммы «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы», одной из основных проблем парламентарии посчитали то, что госпрограмма не учитывает потребности российских авиакомпаний в авиатехнике; обобщенные предложения Минтранса России, представленные в Минпромторг России, не были учтены.

Еще в 2013 году ГосНИИ ГА провел мониторинг состояния и потребности рынка региональных и местных авиаперевозок в современных самолетах и всенародно озвучил документ. В частности, в нем указывается, цитирую: «Сеть региональных авиаперевозок достаточно разнообразна, характеризуется использованием различных типов самолетов при средней дальности авиаперевозок около 1000 км. Как правило, структуры региональных сетей федеральных округов глубоко индивидуальны... Основу реестровой численности парка легких самолетов составляют Ан-2, большинство из которых простаивают.

Происходящее обновление парка столь незначительно, что пока не обеспечивает изменения сформировавшейся тенденции его старения... Местное и региональное авиасообщение перестало быть массовым вследствие резкого снижения его ценовой доступности для населения, что повлекло за собой развал инфраструктуры и банкротство авиапредприятий».

Согласно расчетам ГосНИИ ГА всего к 2030 году численность пассажирских региональных самолетов оценивается в 460-500 ВС различных классов. Определена и потребность в воздушных судах к 2020 году. Вместимостью 4-6 мест – 316-410 единиц, 7-9 мест – 156-219 единиц, 10-14 мест – 88-124 единицы, 15-19 мест – 44-69 единиц. К 2030 году емкость рынка должна возрасти до 1000 воздушных судов, не считая самолетов вместимостью 4-6 мест.

Отметим одну существенную деталь. Указывая на требования к легким самолетам, эксперты подчеркивают обеспечиваемый параметр дальности полета для всех этих типов легких воздушных судов при полной пассажирской загрузке в пределах от 1200 до 1600 км.

Максимальная дальность полета девятнадцатиместного L-410 – 1040 км. Если, конечно, речь не идет о L-410NG – основательно модернизированной версии самолета L-410UVP-E20. Для повышения характеристик на нем установлены более мощные турбовинтовые двигатели General Electric H85-200 BC04 (мощность 850 л. с.). Практическая дальность полета этого самолета – 2630 км. Но производить у нас намерены L-410 UVP-E20 с меньшей дальностью полета. Это на двигателях General Electric. Разговоры об установке на машину двигателей ВК-800С пока можно считать прогнозными.

Однако в Минпромторге заявляют о такой компоновке как уже о почти сбывшемся факте, рапортуя о практически 100%-ном импортозамещении. Но если это и случится, дальность полетов самолета станет еще меньшей, отмечают эксперты. А если нет или не скоро, то летать L-410UVP будет на американских двигателях с риском попасть под пресловутые санкции.

На неэффективность этого самолета указывает гендиректор ФКП «Аэропорты Севера» Вадим Волков. «У нас, например, в Якутии расстояния, превышающие возможности L-410. Кто же будет летать с пересадками?» – спрашивает он.

Та же проблема у «Байкала» с двигателем Honeywell TRE331-12UAN. Но при этом разработка СибНИА требует значительно более короткой полосы для взлета/посадки и имеет дальность полета до 4500 км. А это существенное конкурентное преимущество. «Кстати, по двигателям Honeywell были проведены переговоры по их частичной и впоследствии полной локализации на территории России», – заявлял в 2015 году занимавший в ту пору пост директора Департамента авиационной промышленности Минпромторга России Сергей Емельянов.

Где эта локализация?

Серьезные проблемы с двигателями и у Superjet 100, и у МС-21, и у Ил-114-300. В Минпромторге заявляют об этом вскользь, как-то вынужденно. Между тем любое воздушное судно начинается с «пламенного мотора», являющегося сердцем самолета, и на протяжении всей летной годности сопровождается постпродажным сервисом. Но в отечественной серии указанные типы «сердец» не производят, а проблематика ТОиР уже стала притчей во языцех. Надеемся – пока...

ОЛЕГ БОЧАРОВ:

Мы должны понимать, что двигателестроение – это значительный срок создания продукта, и мы не можем сказать, что через 5 лет мы разработаем свой двигатель нужного класса.

А В ЭТО ВРЕМЯ Профессор кафедры самолето- и вертолетостроения Новосибирского государственного технического университета (НГТУ) Илья Зверков рассказал о перспективах реализации проекта первого в мире авиационного двигателя, созданного из алюминия.

Первые испытания двигателя уже прошли. И были успешными. Это означает, что специалисты находятся на пути к серийному производству инновационной силовой установки. Зверков отметил, что в рамках реализации проекта ученые и инженеры встретились с большим количеством препятствий, особенно в технической части. Однако это сделало разработку еще более качественной, ведь теперь разработчики уверены в надежности, поскольку учли каждый аспект работы инновационного двигателя.

По словам Ильи Зверкова, данный проект силовой установки, обладающей уникальными техническими характеристиками, изначально предусматривал лишь мелкосерийное производство в размере 40 единиц. Разработчики очень тщательно оценивают каждый аспект работы, поэтому не спешат ставить перед собой слишком высокие цели, предпочитая постепенно продвигать продукт. На данный момент первоочередной задачей, стоящей перед специалистами, является выведение алюминиевого авиадвигателя на отечественный рынок. Западные площадки являются выгодными и перспективными, однако ученые стремятся работать на благо Новосибирской области и России.

ТРАНСПОРТ РОССИИ; КРАПОШИН ПЕТР; 2019.05.08; АВТОМАТИКА И ЧЕЛОВЕК; ДОСТАТОЧНО ЛИ ЗНАНИЙ СИСТЕМ ВОЗДУШНОГО СУДНА У ЛЕТНЫХ ЭКИПАЖЕЙ?

Значение автоматике в деле управления воздушным судном и ее роль в обеспечении безопасности полетов – таковой была одна из основных тем ежегодной традиционной конференции «Расследование авиационных происшествий и их профилактика». Это мероприятие имеет довольно богатую историю, поскольку проводится с 1992 года. Неизменным организатором этой конференции является Общество независимых расследователей авиационных происшествий (ОРАП).

Очередная состоялась в течение двух дней в конце марта.

Как раз на это время прилась траурная дата в истории мировой гражданской авиации.

42 года назад на Тенерифе, на ВПП, столкнулись два самолета «Боинг-747». Первый принадлежал авиакомпании Pan American, второй – KLM. В истории мировой гражданской авиации эта катастрофа стала самой крупной – в ней погибли более 500 человек. Не допустить повторения подобного и есть одна из главных задач в работе ОРАП.

Открыл конференцию заместитель председателя МАК Алексей Морозов. Его доклад был посвящен расследованию прошлогодней трагедии с самолетом Ан-148 «Саратовских авиалиний», который 11 февраля вылетел из аэропорта Домодедово в Орск и упал рядом с селом Степановское. В качестве одной из причин катастрофы рассматривается ошибка в показании скорости самолета, причина которой кроется в обледенении приемника воздушного давления (ПВД). Алексей Морозов обратил внимание на то, что у самолета

Ан-148 обогрев ПВД включается вручную, в то время как на зарубежных воздушных судах, будь то Boeing или Airbus, он включается автоматически. Следует отметить, что проблема с датчиком скорости для данного самолета не является новой. Еще в 2015 году комиссия Росавиации дала рекомендацию разработать и внести в руководство по летной эксплуатации этого самолета дополнение по действиям членов экипажей при отсутствии показаний скорости полета.

С рассказом о состоянии безопасности полетов в государственной авиации Российской Федерации выступил заместитель начальника инспекции службы безопасности полетов авиации Вооруженных сил РФ полковник Руслан Ткаченко. Был проанализирован период с 2012 по 2018 год, когда были отмечены 67 авиационных происшествий, из которых 35 являлись авариями, а остальные 32 – катастрофами. В авиационных происшествиях погибли 150 человек, при этом были потеряны 46 самолетов и 21 вертолет.

В минувшем году в государственной авиации произошли 6 авиационных происшествий. В их числе были 2 катастрофы – 12 апреля с вертолетом Ка-29 на аэродроме Донское и 18 октября с самолетом L-39 в Ейске. Вертолет взлетал ночью с палубы большого десантного корабля «Иван Грен». Катастрофа произошла вследствие нарушения пространственной ориентировки летчика, который не распознал нарушение индикации авиагоризонта.

Плохую службу сослужило и то обстоятельство, что экипаж не имел достаточного опыта полетов с корабля в ночное время.

Полеты в ночное время и в сложных метеоусловиях командир экипажа разбившегося вертолета не производил более 7 месяцев.

Что касается самолета L-39, то здесь основная причина – нарушение дисциплины. Самолет пролетал на высоте около 20 метров над Должанской косой. Кроме того, пилот выполнял «бочку», которая в задании не значилась. После этого он попал в пространственное положение, выйти из которого уже не смог.

12 апреля попал в аварию самолет Як-130 в Борисоглебске.

Причиной аварии стало включение режима автоматического увода самолета с опасной высоты по недостоверным параметрам, которые выдала отказавшая беспилотная инерциальная система БИНС- СП-1. Самолет перешел в отвесное пикирование, экипаж катапультировался. Вероятной причиной отказа БИНС-СП-1 может быть нарушение работоспособности лазерного гироскопа.

С работой автоматики связана и авария самолета МиГ-31, происшедшая на аэродроме Саваслейка 19 сентября. При выполнении полета сработала сигнализация о пожаре в отсеке левого двигателя. Командир экипажа закрыл перекрывной кран правого двигателя при том, что левый уже был выключен. Допущенная ошибка была вызвана недостаточной подготовкой командира экипажа к действиям в особых случаях в полете.

Тяжелым для государственной авиации стал и нынешний год. 18 января над Татарским проливом произошла катастрофа двух самолетов Су-34, выполнявших полет на слетанность. Штурман ведущего самолета был поднят с воды вертолетом поисково-спасательной службы. Все члены ведомого самолета погибли, а командир экипажа ведущего самолета так и не был найден.

Заместитель генерального директора – директор по управлению безопасностью полетов авиакомпания «ЮТэйр» Александр Лушкин исследовал вопросы рисков, связанных с выкатыванием воздушных судов за пределы ВПП. Им был рассмотрен, в частности, случай выкатывания самолета «Боинг-737-800» авиакомпании «ЮТэйр» в Сочи, происшедший 31 августа минувшего года. Самолет вылетел вечерним рейсом из аэропорта Внуково и около полуночи начал заходить на посадку в Адлере. Первая попытка захода не удалась, и экипаж принял решение уйти на второй круг. После второй попытки самолет приземлился, но выкатился за пределы ВПП. При этом попал на пойму реки Мзымта и там загорелся. К счастью, образовавшееся огненное облако было отнесено ветром – в районе Сочи бушевала буря, которая в этих краях не редкость. В ходе

расследования был сделан неоднозначный вывод. Экипаж допустил ошибку при построении схемы захода и приземлился на середину ВПП. Но непосредственной причиной выкатывания стало то, что экипаж получил несоответствующие действительности данные о коэффициенте сцепления на ВПП.

Вполне понятно, что каждое авиационное происшествие должно послужить уроком. О том, как это должно происходить, рассказал заместитель председателя Комиссии по расследованиям авиационных происшествий МАК Владимир Кофман. Он остановился на работе с рекомендациями по безопасности полетов на государственном уровне. В 2016 году приказом Росавиации была сформирована специальная рабочая группа по анализу качества выполнения мероприятий, разработанных на основе рекомендаций комиссий по расследованию резонансных авиационных происшествий прошлых лет в Казани, Петрозаводске и во Внукове. Рекомендация была повторена вновь в отчете МАК за 2017 год.

Одно из направлений развития авиации – повышение роли автоматике в деле управления воздушным судном. Но практика показывает, что автоматизация, как и медаль, имеет еще обратную сторону. Автоматика снижает физическую нагрузку на пилотов, но, доверившись ей, пилоты зачастую теряют то чувство полета, которое было присуще еще пионерам отечественной и мировой авиации.

Авиационные специалисты считают, что, невзирая на высокий уровень автоматизации, пилоты должны уметь управлять самолетом вручную. Об этом напомнил вице-президент профсоюза летного состава РФ Альберт Малиновский.

Кстати, вопросам плюсов и минусов автоматизации воздушных судов был посвящен «круглый стол», в котором приняли участие летчик-испытатель Владимир Бирюков (ЛИИ имени Громова), Альберт Малиновский и Александр Сорокин (МАК). В качестве примера были рассмотрены катастрофы самолетов «Боинг-737- 800MAX» в Эфиопии нынешнего года и в Индонезии прошлого года. В обоих случаях в качестве одного из факторов, приведших к катастрофе, рассматривались ошибки в работе системы улучшения маневренных характеристик (MCAS). Наличие этой системы является одной из основных отличительных черт новой версии данного типа воздушного судна. Катастрофа в Эфиопии была связана с неожиданным переходом самолетом в пикирование после взлета. С MCAS связан ряд вопросов: на каком этапе она внедрялась, как разрабатывалась и как сертифицировалась. Помимо этого возникает вопрос, достаточна ли степень знаний систем воздушного судна у летных экипажей? И готовы ли сегодня как летный состав, так и отрасль в целом к эксплуатации высокоавтоматизированных воздушных судов?

Сегодня парадигма активного управления самолетом уступает место парадигме активного мониторинга и контроля с вмешательством по мере необходимости. Происшедшие катастрофы – показатель необходимости тщательной проработки вопроса об автоматизации управления воздушным судном.

Так с помощью автоматики вести самолет или вручную? Участники «круглого стола» пришли к выводу – нужна золотая середина. Более того, эксперты пришли к общему мнению о том, что гражданский пилот не только должен уметь вести самолет вручную, но и владеть мастерством высшего пилотажа. Это, несомненно, может пригодиться, например, при попадании летящей машины в турбулентность.

На протяжении всей истории мировой авиации важнейшим фактором безопасности полетов была техническая исправность воздушных судов. Данному вопросу было посвящено заседание на второй день работы конференции. В роли докладчиков выступала группа ученых и инженеров Авиарегистра РФ – начальник отдела аварийных и отказавших объектов исследований авиационной техники, член совета ОРАП Александр Тушенцов (старший), начальник сектора Авиарегистра РФ Александр Тушенцов (младший), а также начальник отдела металлографических исследований авиационных материалов, доктор технических наук Андрей Шанявский. Докладчики представляли

материалы расследований различных происшествий, в частности, с самолетом Ту- 214 СЛО «Россия», у которого разрушился тормозной диск шасси. Докладчики представили материалы по нескольким происшествиям, связанным с поломками шасси.

Эти и другие происшествия, рассмотренные на заседании, объединены общей причиной – усталостное разрушение металла. Сущность всех рекомендаций, данных по итогам расследования, состоит в том, что эксплуатанты должны тщательно отслеживать ресурс не только всего самолета или двигателя в целом, но и отдельных деталей, узлов и агрегатов в частности.

Можно сделать вывод о том, что один из главных шагов к достижению безопасности полетов – внедрение в практику гражданской авиации новейших достижений ученых и инженеров. Конечно, самолеты не перестанут ломаться и падать, но подобные события будут происходить реже. А их вероятность зависит именно от человеческого фактора.

ФАКТ Одно из направлений развития авиации – повышение роли автоматике в деле управления воздушным судном. Но практика показывает, что автоматизация, как и медаль, имеет еще обратную сторону. Автоматика снижает физическую нагрузку на пилотов, но, доверившись ей, пилоты зачастую теряют то чувство полета, которое было присуще еще пионерам отечественной и мировой авиации.

ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.05.08; НА ПУТИ К ЛЕГАЛИЗАЦИИ; ЭКСПЕРТЫ ОБСУДИЛИ ПРОЕКТЫ ФЕДЕРАЛЬНЫХ АВИАЦИОННЫХ ПРАВИЛ В ЧАСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ БЕСПИЛОТНИКОВ.

В Ассоциации «Аэронет» прошел «круглый стол» по обсуждению проектов федеральных авиационных правил ФАП 249 и ФАП 128, определяющих базовые принципы и конкретные требования к лицам, оказывающим коммерческие услуги с применением БАС. В обсуждении приняли участие представители Росавиации, Госкорпорации по ОрВД и крупнейшие рыночные компании из различных городов России.

Ни для кого не секрет, что сегодня легальность использования БВС в коммерческих целях невозможно подтвердить. Воздушный кодекс устанавливает обязательность сертификации лиц, выполняющих авиационные работы. Однако получить сертификат эксплуатанта невозможно из-за отсутствия требований и процедур подтверждения соответствия.

Если на предыдущем этапе развития рынка органы власти и заказчики не обращали на эту проблему большого внимания, то сегодня ситуация изменилась. Все больше становится прецедентов, когда у эксплуатантов БАС требуют документы, подтверждающие соответствие хотя бы каким-то существующим в отрасли правилам.

В июне 2019 года в соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации планируется утверждение ФАП 249 и 128. Именно эти документы обсудили участники «круглого стола».

Ключевой вопрос, который задали себе участники совещания, это выбор исходного принципа – регулирование или дерегулирование?

Так, существует подход, при котором предлагается полностью отменить требования к квалификации внешних пилотов и требования к летной годности БВС максимальной взлетной массой 30 кг и менее.

Во втором случае предлагается оставить разумные требования к квалификации и летной годности, сделав процедуры максимально понятными и безбарьерными.

Разгоревшаяся дискуссия быстро определила единодушную точку зрения участников рынка: отмена требований позволит уже завтра получить сертификат эксплуатанта, но это сможет сделать любая компания, созданная 2 дня назад, состоящая из лиц любого уровня подготовки на любых БВС из отслуживших свой ресурс «бэушных» компонентов.

Следовательно, отмена требований приведет к росту сомнительных компаний, демпингующих за счет экономии на ключевых для безопасности процессах – подготовка кадров и надежность техники.

В случае сохранения требований к квалификации и летной годности экипаж должен будет иметь специальное подтверждение.

Как отметил представитель компании «ЗАЛА АЭРО» Василий Кузнецов, если такое подтверждение будет проходить при участии ассоциации и по предложенным механизмам, то это будет работоспособный нормативный акт.

Аналогичные мнения высказали собравшиеся и в отношении предложений об исключении аэрофотосъемки (АФС) из сертифицируемых видов работ.

Не выдерживает критики точка зрения, что если эксплуатант соответствует требованиям ФАП 128, то имеет он на борту камеру или нет – на безопасность полета не влияет. Полностью синхронно представители компаний-эксплуатантов отметили – снижать уровень требований к эксплуатанту для АФС оснований нет.

Сертификат эксплуатанта – единственный фильтр, дающий возможность проверить и подтвердить соответствие требованиям ФАП 128. Исключение АФС из сертифицируемых выпустит в небо сотни слабо подготовленных компаний.

В то же время, по мнению Юрия Чернышева, ведущего специалиста ФГУП ГосНИИ АС, используемый в ФАП термин «воздушные съемки» не отражает всего многообразия используемых полезных нагрузок и способов получения данных.

Предлагается заменить устаревший термин на более подходящий – дистанционное зондирование Земли (ДЗЗ) с введением в состав ДЗЗ еще одного вида работ – аэровизуальный полет.

Что касается сроков действия сертификата, то ассоциация предлагает не ограничивать его тремя годами, как в текущей версии НПА, а сделать сертификат бессрочным с необходимостью подтверждения соответствия не чаще 1 раза в 3 года.

Когда разрабатывался ФАП 128, о беспилотной авиации не помышляли, но теперь встал принципиальный вопрос – требования, касающиеся регулирования БАС, «размывать» среди требований к пилотируемой авиации или создавать для БАС отдельные главы. Обсудив этот аспект, участники совещания согласились, что создавая требования к БАС, следует избегать каких-либо корректировок в требованиях к пилотируемой авиации.

Если существующее требование к ПВС неприменимо для БАС, к такой норме добавляется указание на пилотируемое воздушное судно, для БАС пишется новый пункт.

В главе 3 и главе 5 нормативного акта предложено сделать указания на область действия глав только на пилотируемую авиацию, для БАС создать отдельные главы 3.1 и 5.1. В остальных главах вносятся изменения в формате ремарок и оговорок для БАС.

Все предлагаемые ассоциацией изменения в ФАП 249 и ФАП 128 будут направлены в установленном порядке в рамках публичного обсуждения и процедуры ОРВ проектов, размещенных на официальном портале <https://regulation.gov.ru/>.

Из числа предлагаемых новаций можно отметить хранение документов на борту БВС в электронном виде, вместо бумажных копий в текущем проекте НПА – введение нового понятия полет в пределах прямой визуальной видимости (ПВВ).

В документах ИКАО существует термин VLOS (visual line of sight), переведенное в русскоязычном варианте, как правило визуального полета (ПВП). Но, строго говоря, в России ПВП неприменимо для БВС.

В отношении требования об обязательном прохождении технического обслуживания БАС в составе с БВС максимальной взлетной массой 30 кг и менее предлагается разрешить выполнение ТО силами самого экипажа БАС.

Как отметил на заседании «круглого стола» заместитель генерального директора авиакомпания ЗАО АК «Лайт-Эйр» Олег Жандаров, предложенные ассоциацией

документы внимательно изучены, они хорошо проработаны, по этим ФАПам можно летать.

«Круглый стол» «БАС – на пути к легализации коммерческих услуг» является первым из шести запланированных на 2019 год для обсуждения самых актуальных вопросов и обмена мнениями между экспертами авиационной области.

ФАКТ Сегодня легальность использования БВС в коммерческих целях невозможно подтвердить. Воздушный кодекс устанавливает обязательность сертификации лиц, выполняющих авиационные работы. Однако получить сертификат эксплуатанта невозможно из-за отсутствия требований и процедур подтверждения соответствия.

ТАСС; 2019.05.07; РЕКОНСТРУКЦИЯ АЭРОПОРТА ПОЛЯРНЫЙ В ЯКУТИИ ОБОЙДЕТСЯ ПОЧТИ В 3 МЛРД РУБЛЕЙ

Стоимость реконструкции аэропорта Полярный в городе Удачный Мирнинского района Якутии оценивается более чем в 2,9 млрд рублей. Об этом сообщили ТАСС во вторник в республиканском **Минтрансе**.

«Проектно-сметная документация на проведение реконструкции отсутствует. Прогнозная стоимость выполнения мероприятия по реконструкции объекта в ценах 2019 года составляет свыше 2,9 млрд рублей», – сказали в министерстве.

В частности, предполагается реконструкция взлетно-посадочной полосы и перрона, светосигнального оборудования, износ которого составляет 60%, а также ограждения аэропорта с контрольно-пропускными пунктами и техническими средствами охраны (износ ограждения достигает 80%). Также планируются строительство автодороги и реконструкция электрической котельной 1985 года постройки.

Кроме того, объекты транспортной инфраструктуры в аэропорту не отвечают требованиям, предъявляемым к обслуживанию маломобильных групп населения, уточнили в министерстве.

В Удачном располагается одноименный рудник. Рейсы из аэропорта выполняет авиакомпания «Алроса». Аэропорт входит в состав федерального казенного предприятия «Аэропорты Севера».

<https://tass.ru/ekonomika/6407392>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НИКОЛАЙ ГРИЩЕНКО; 2019.05.07; ПЕРЕВЕСТИ ПОТОКИ; НА КАСПИИ БУДЕТ СОЗДАН ЛОГИСТИЧЕСКИЙ КЛАСТЕР

Строительство в Астраханской области транспортно-транзитного кластера позволит перераспределить транспортные потоки на Каспии в пользу России, а также обеспечить перевозку коммерческих грузов из стран Азии в Европу. Об этом шла речь на совещании по вопросам развития транспортной и энергетической инфраструктуры каспийского региона.

- На Каспии и Волге нет контейнерных терминалов, но мы видим поток, который идет транзитом из Китая через Казахстан и Азербайджан, а также с юга, из Индии. Мы рассматривали вопрос размещения в Астраханской области крупного контейнерного терминала, где будет происходить перевалка грузов на автомобильный транспорт, – заявил председательствующий на совещании помощник президента РФ **Игорь Левитин**.

При этом **Игорь Левитин** заметил, что для создания в Астрахани контейнерного терминала потребуется реанимировать строительство Северного и Восточного транспортных обходов города. Ведь такой терминал притянет в регион тысячи автомобилей.

- Они не должны проходить через город. Должна быть отдельная территория со своими производственными мощностями. Такие терминалы строятся на Дальнем Востоке и точно такие же сейчас появляются на всех пунктах, где Россия будет принимать транзитные потоки, – отметил **Левитин**.

Менеджер по мультимодальным перевозкам крупной транспортной компании Павел Радько считает, что для развития перевозок и качественного сервиса Каспию требуется устойчивый грузопоток, конкуренция среди перевозчиков и различных сервисов по доставке грузов.

- Альтернативой водному маршруту, самым быстрым вариантом транспортировки является автотранспорт. Железная дорога также старается не отставать, предлагая контейнерные перевозки в обход моря. В такой ситуации конкурентоспособность морской доставки выглядит сомнительно. Ею будут пользоваться те, кто не нашел других подходящих способов перевозки груза, – считает Павел Радько.

Заместитель генерального директора другой компании, специализирующейся на перевозках, Ирина Капитанова уверена, что морской и речной транспорт может занять достойное место в будущем транспортно-транзитном кластере.

- Раньше Россия занимала лидирующие позиции в морских перевозках на Каспии. Сегодня же крупнейшими портами считаются азербайджанский Баку и казахстанский Актау. Правительства Азербайджана и Казахстана защищают рынок от проникновения новых игроков, а геополитическая ситуация способствует сдерживанию российского грузопотока. Мешает также слабое техническое оснащение наших портов и низкий уровень присутствия российского флота на Каспии. Грузопоток, идущий в Иран через Махачкалу, не способен обеспечить его 100-процентную загрузку, а санкции против Ирана не дают развивать транзит грузов в Европу. В то же время новый порт Туркменбаши мог бы стать связующим звеном на Каспийском море и дозагрузить российские порты Оля, Махачкала и Астрахань за счет переориентации на море грузов из Узбекистана, Казахстана и Ирана, – считает она.

Эксперты уверены, что при решении ряда проблем, в том числе инфраструктурных, в России удастся сформировать коридор, который объединит различные виды транспорта.

<https://rg.ru/2019/05/07/reg-ufo/na-kaspjii-budet-sozdan-logisticheskij-klaster.html>

ТАСС; 2019.05.07; РОССИЙСКИМ ДОРОЖНИКАМ ОФИЦИАЛЬНО РАЗРЕШАТ КЛАСТЬ АСФАЛЬТ В ДОЖДЬ И СНЕГ

Научно-исследовательский институт транспортно-строительного комплекса по заказу **Росавтодора** разработал проект нового ГОСТа укладки асфальта, по которому работы можно будет проводить в снег и дождь. Проект ГОСТа «Устройство асфальтобетонных покрытий при неблагоприятных погодных условиях» опубликован на сайте технического комитета по стандартизации №418 «Дорожное хозяйство».

«При выпадении кратковременных осадков в виде дождя или снега допускается укладка асфальтобетонных смесей на предварительно подготовленный нижележащий слой», – говорится в документе.

Неблагоприятными погодными условиями по новому стандарту будет считаться температура от +5 до -10 градусов весной и летом, от +10 до -10 градусов осенью и зимой, а также выпадение кратковременных осадков в виде дождя или снега до 5 мм в сутки. «Устройство асфальтобетонных покрытий при отрицательной температуре совместно с ветром скоростью более 6 м/с не допускается», – отмечается в новом стандарте.

Первая редакция ГОСТа уже проходит общественное обсуждение.

По данным газеты «Коммерсантъ», стоимость контракта по созданию нового стандарта составила 8,9 млн рублей. «Цену госконтракта подтверждаем», – сообщили ТАСС в пресс-службе **Росавтодора**.

<https://tass.ru/ekonomika/6409011>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСАНДР ГАВРИЛЕНКО; 2019.05.07; ОКО ЗА ОКОМ; КАМЕРЫ ФОТОВИДЕОФИКСАЦИИ НАВОДЯТ ПОРЯДОК НА ДОРОГАХ

За первый квартал этого года количество дорожно-транспортных происшествий в Ростовской области по сравнению с прошлым уменьшилось на 19,3 процента. Специалисты считают, что это результат достигнут благодаря тому, что в прошлом году на дорогах областного центра установили 106 новых стационарных камер фотовидеофиксации.

Их эффективность удивила даже выдавших виды гаишников – например, за первые несколько минут работы камер на главной улице Ростова-на-Дону Большой Садовой было зафиксировано около 40 нарушений скоростного режима, причем некоторые мчались со скоростью до 140 километров в час. Однако постепенно ростовчане привыкли к постоянному наблюдению и стали ездить более аккуратно.

Всего на дорогах Ростова-на-Дону и области установлено 267 комплексов автомобильной фиксации. По словам специалистов, чтобы снизить число аварий и жертв на дорогах, нужно менять менталитет участников дорожного движения. И в этой сфере на Дону есть интересные примеры частной инициативы. В прошлом году в Новошахтинске появился уникальный общественный проект «Народный патруль», который занимается борьбой со злостными нарушителями ПДД.

Борьба ведется при помощи мобильных телефонов и видеорегистраторов – жители города, которые случайно засняли нарушение, могут закачать запись на специальный сайт, где ее «берут в разработку» сотрудники полиции. Местная ГИБДД обязалась реагировать на все выявленные нарушения. Как следствие, за первый месяц работы было заведено несколько десятков дел.

Поначалу многие расценивали это как «стукачество», но со временем горожане поняли, что это делается для их же собственной безопасности. Так что «агентов правопорядка» в городе все больше, и авторы проекта хотят распространить свой опыт на все российские регионы.

Учитывая эффективность камер фотовидеофиксации в Ростове-на-Дону, местные власти решили распространить этот опыт на муниципальные образования. Губернатор области Василий Голубев поручил министерствам и ведомствам региона проработать возможность устанавливать им собственные камеры фотовидеофиксации.

- Если средства от штрафов будут хотя бы частично оставаться в районах, работать на территории, то это принесет очевидную пользу. А самое главное – наличие систем фотовидеофиксации неизбежно повысит безопасность дорожного движения, – считает он. Кстати

88 из 106 камер в Ростове-на-Дону должны фиксировать превышение скорости и движение по выделенным для общественного транспорта полосам. Остальные будут следить за парковками и трафиком на перекрестках. Кстати, данные камер фотовидеофиксации будут учитывать при настройке светофоров, чтобы повысить пропускную способность дорог в часы пик.

<https://rg.ru/2019/05/07/reg-ufo/kamery-fotovideofiksacii-navodiat-poriadok-na-dorogah.html>

КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА, ОЛЕГ САПОЖКОВ; 2019.05.08; ЦИФРОВАЯ ЭКОНОМИКА НЕ ЗАГРУЖАЕТСЯ; САМЫЙ СОВРЕМЕННЫЙ НАЦПРОЕКТ ПОКА НЕ ВПИСЫВАЕТСЯ В ЭЛЕКТРОННЫЙ УЧЕТ

В среду у Владимира Путина состоится заседание Совета по стратегическому развитию и нацпроектам – накануне, как стало известно “Ъ”, премьер-министр Дмитрий Медведев в рабочем порядке обсудил с вице-преьерами нормативное обеспечение, необходимое для их финансирования. Сильнее всего от графика отстает нацпроект «Цифровая экономика» – по данным на 6 мая, он не отражен в системе «Электронный бюджет», контролирующей

исполнение **нацпроектов**. По данным “Ъ”, это объясняется необходимостью переоформления паспортов **нацпроектов** в соответствии с требованиями Минфина. В аппарате курирующего «цифру» вице-преьера Максима **Акимова** говорят, что работа с «Электронным бюджетом» техническая, а руководство проекта сосредоточено на его фактической реализации.

Как стало известно “Ъ”, во вторник премьер-министр **Дмитрий Медведев** провел рабочую встречу с кураторами **нацпроектов** для подготовки к заседанию совета при президенте, которое состоится в среду. Одна из ее тем – финансовая подготовка к реализации **нацпроектов**, в частности, посредством погружения их в систему Минфина «Электронный бюджет». В этой системе в декабре 2018 года создан отдельный модуль для контроля исполнения **нацпроектов** – до 15 апреля Минфин и регионы должны были обеспечить отдельный учет их финансирования. Как ранее пояснял замглавы аппарата правительства Анатолий Кириенко, система пошагово отслеживает все объекты и контрольные точки.

Как следует из материалов к встрече **Дмитрия Медведева** с его заместителями, **нацпроекты** внесены в систему на 92%. По данным на 6 мая, единственным **нацпроектом**, бюджетные обязательства и планы по реализации которого не загружены в «Электронный бюджет», оказалась «Цифровая экономика». В аппарате вице-преьера Максима **Акимова**, курирующего «цифровой» **нацпроект**, отметили, что воспринимают работу с «Электронным бюджетом» как техническую, а главная цель проекта – «развитие телекома и доставка улучшенных сервисов людям».

Как рассказал источник “Ъ”, знакомый с ходом реализации **нацпроекта**, проблема заключается в том, что его паспорт был оформлен в другом формате, нежели требуется для внесения в «Электронный бюджет».

Это, по его словам, выяснилось уже после его утверждения, и теперь документы приводятся в соответствие с требованиями Минфина. Другой собеседник “Ъ”, впрочем, утверждает, что эта проблема коснулась всех **нацпроектов**. Однако ранее источник в финансово-экономическом блоке правительства также рассказывал “Ъ” о сложностях с аппаратным сопровождением именно «цифрового» **нацпроекта**.

Отставание «Цифровой экономики» можно объяснить ее принципиальной новизной – остальные проекты в том или ином виде уже реализовывались, в частности, в рамках приоритетных проектов. Отметим, что в отличие от жилищного, дорожного или социальных **нацпроектов** «Цифровая экономика» к тому же единственный **нацпроект**, относящийся к законодательно не описанной новой отрасли, будущее развитие которой до сих пор вызывает споры у экспертов. В частности, для реализации **нацпроекта** его кураторам необходимо определиться с принципиальными вопросами о том, кто и как должен распоряжаться данными, описать и создать национальную систему управления ими, «цифровые профили» граждан и компаний и выстроить систему их взаимоотношений, а также зафиксировать базовые понятия и терминологию. При этом рынок, который призван урегулировать **нацпроект**, уже существует и состоит из большого числа цифровых и инфраструктурных компаний, включая государственный Ростелеком, что делает задачу сопряжения их интересов с видением будущего отрасли чиновниками нетривиальной. Отдельной сложностью является и активное внедрение руководством **нацпроекта** новых технологий управления (проектный подход, agile и пр.), которые распространены в «цифровой» среде, но плохо сочетаются с традиционным бюджетным процессом в понимании Минфина. В аппарате Максима **Акимова** во вторник подтвердили “Ъ”, что каждое изменение в **нацпроекте** согласуется с центрами компетенций, чтобы «не терять связи с рынком», но подчеркнули, что на темпы работы это никакого влияния не оказывает.

В рамках остальных **нацпроектов** отставание наблюдается только при внесении планов мероприятий, детально расписывающих реализацию **нацпроектов**.

По состоянию на 6 мая они были загружены в систему на 57%, хотя еще 22 апреля ни одного плана в «Электронном бюджете» не было. Так, проблемы выявлены в рамках проектов «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» (внесен один из четырех планов), «Жилье и городская среда» (ни один из четырех) и «Экология» (ни один из одиннадцати). Отчасти подобные задержки еще при загрузке самих **нацпроектов** объяснялись ведомствами «техническими процессами». По некоторым проектам ситуация выправилась буквально за один день – как во вторник сообщили “Ъ” в аппарате вице-преьера Виталия Мутко, курирующего жилищный проект, по состоянию на 7 мая в «Электронный бюджет» загружены уже все планы его мероприятий.

Отдельное внимание уделяется нормативно-правовым актам, необходимым для разблокировки лимитов бюджетных обязательств, – в этой части ведомства за последний месяц заметно ускорили работу. Если 22 апреля ожидалось принятие 40 постановлений правительства, то теперь недостает всего пяти. Общий объем финансирования, который блокируется их отсутствием, оценивается в 3,6 млрд руб. в 2019 году. Большинство этих документов уже разработано ведомствами и даже вносилось в правительство. Например, проект правил субсидирования льготных кредитов для российских IT-компаний (лимит бюджетных обязательств по нему составляет 1,7 млрд руб. в 2019 году) поступил в Белый дом 26 апреля, но был возвращен для доработки и последующего внесения в правительство.

<https://www.kommersant.ru/doc/3965481>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.07; «РЖД ЛОГИСТИКА» И PASIFIK EURASIA LOJISTIK DIS TICARET СОЗДАДУТ СП ПОД МТК БАКУ-ТБИЛИСИ-КАРС

«Дочка» ОАО «Российские железные дороги» – АО «РЖД Логистика» (РЖДЛ) – и турецкий логистический оператор Pasifik Eurasia Lojistik Dis Ticaret (PELDT, структура строительного холдинга Pasifik), договорились о создании совместного предприятия для развития логистических сервисов на ж/д линии Баку – Тбилиси – Карс (БТК), сообщила РЖДЛ.

Соответствующий меморандум был подписан в рамках встречи генерального директора РЖД Олега Белозерова с главами ж/д компаний Турции и Азербайджана, которая состоялась в Анкаре в понедельник и была посвящена развитию регулярных перевозок по БТК. СП призвано развивать логистику и торговлю между РФ и Турцией, привлекая грузовую базу в обеих странах для транспортировки по линии, а также оказывая широкий спектр услуг.

«Успешно справляться с задачами логистического оператора на международных транспортных коридорах (МТК) возможно лишь при наличии особых компетенций. На протяжении долгого времени мы развиваем и повышаем эффективность МТК «Восток-Запад» и «Север-Юг», а также работаем над запуском и популяризацией новых коридоров Вьетнам – Россия и Япония – Европа. Накопленными навыками мы готовы поделиться с турецкими коллегами при создании СП для обслуживания такого перспективного маршрута, как Баку – Тбилиси – Карс», – отметил первый замглавы «РЖД Логистики» Эдуард Алырзаев, слова которого приводятся в сообщении.

«РЖД Логистика» обеспечивает перевозку, хранение и экспедирование грузов, занимается комплексным логистическим обслуживанием промышленных предприятий, а также перевозками мелких партий груза. Имеет более чем три десятка филиалов и обособленных подразделений, пять «дочек» и совместных предприятий в Европе и Азии.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.07; УЧАСТНИКИ АРКТИЧЕСКОГО СОВЕТА ИЗ-ЗА ПОЗИЦИИ США ПО КЛИМАТУ НЕ СМОГЛИ СОГЛАСОВАТЬ ДЕКЛАРАЦИЮ – СМИ

Участники заседания Арктического совета не смогли во вторник согласовать текст развернутой декларации из-за разногласий США с другими участниками, сообщает агентство Associated Press.

Глава МИД Финляндии Тимо Сойни пояснил, что текст декларации не удалось составить, так как американская делегация отказывалась включить в него упоминание проблемы изменения климата.

Т.Сойни пояснил, что не хочет возлагать вину за эту неудачу на какую-либо из сторон, добавив, что результаты заседания все равно положительные.

Associated Press, в свою очередь, приводит слова неназванного высокопоставленного официального лица США, заявившего, что отсутствие декларации – не такая уж большая проблема. «Нельзя говорить, что США не думают об экологии, лишь на основании того, что мы были против какой-то формулировки», – отметил собеседник агентства.

Госсекретарь США Майк Помпео в Финляндии все же упоминал проблему климата. Так, во вторник он заверил, что экология – один из приоритетов американской администрации. В то же время, как отмечает Associated Press, в целом он предпочитал указывать не на саму проблему изменения климата, а на возможности, которые эти изменения открывают перед странами в Арктическом регионе.

«Продолжающееся таяние ледников открывает новые маршруты для судов и для торговли. Благодаря этому суда, осуществляющие перевозки между Азией и Западом, возможно, смогут проделывать этот путь на 20 дней быстрее», – сказал М.Помпео в понедельник.

«В Арктике тают ледники, но даже не просите госсекретаря Майка Помпео обсудить тему изменения климата. И согласовать текст, в котором упоминается эта проблема, тоже не просите», – подытоживает агентство.

В итоге участники встречи вместо развернутой декларации ограничились коротким совместным заявлением, в котором говорится о «приверженности поддержанию мира, стабильности, а также сотрудничеству в Арктике».

КОММЕРСАНТЪ; 2019.05.08; АРКТИКУ ОБСУДИЛИ С МАЛЫМИ НАРОДАМИ; ФИНЛЯНДИЯ ПЕРЕДАЛА ПРЕДСЕДАТЕЛЬСТВО В АРКТИЧЕСКОМ СОВЕТЕ

В финском Рованиеми завершилась встреча глав МИДов Арктического совета, в ходе которой председательство в организации перешло от Финляндии к Исландии. После этого в 2021 году Арктический совет возглавит Россия. За тем, как министры восьми приарктических государств убеждали друг друга, что приоритеты у них общие, но так и не смогли подписать значимые совместные документы, наблюдала в Рованиеми корреспондент “Ъ” Галина Дудина.

В путеводителях говорится: в городском округе Рованиеми у самого полярного круга проживают 62 тыс. жителей, 14 тыс. северных оленей и, главное, Санта-Клаус. Его резиденция доступна для туристов круглый год – в отличие от Северного сияния, за которым сюда надо ехать с осени по середину апреля.

Рассчитанные на наплыв туристов отели были заполнены и теперь: в столицу Лапландии съехались делегации и журналисты из восьми приарктических государств, с 1996 года объединившихся в Арктический совет – России, США, Канады, Норвегии, Дании, Швеции, Финляндии и Исландии.

В работе Арктического совета принимают участие и объединения коренных народов, явно не избалованных вниманием мировых СМИ. Это Международная ассоциация алеутов, Арктический совет атабасков (индейских народов с Западного побережья Северной Америки), Международный совет кучинов (или «гвичинов» – «людей земли» с северо-востока Аляски), Циркумполярный совет инуитов (эскимосского народа Северной

Америки), Совет саамов (малочисленный финно-угорский народ Лапландии) и Ассоциация коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока России.

На встрече в Рованиеми их делегаты стремились к тому, чтобы с трибуны прозвучали слова на их родных языках. Правда, переводить их затем на английский им приходилось самим. Они же проще и понятнее говорили о том, что видят своими глазами: в Арктике становится тепло и влажно, животные к этому не приспособлены, к тому же участились шторма, а участие коренного населения в принятии решений зачастую сводится к формальному представительству.

В «Гарри Поттере» упоминается Волан-де-Морт – тот, чье имя нельзя произносить. Но изменение климата – это другое дело, это то, с чем мы можем бороться, только если назовем вещи своими именами»,- постаралась популярно объяснить ситуацию делегат Совета саамов.

Во вторник на министерской сессии многие главы внешнеполитических ведомств начинали свои выступления со слов соболезнования россиянам в связи с трагедией в Шереметьево – глава МИД Канады Христя Фриланд даже произнесла их по-русски.

Затем дипломаты перешли к арктическим вопросам.

Все говорили об устойчивом развитии, необходимости борьбы с изменением климата, сохранении природы и экологии, социальных проектах и развитии инфраструктуры и инвестиционной привлекательности региона.

«Россия, на которую приходится почти треть Арктики, рассматривает ее как пространство мира, стабильности, продуктивного сотрудничества»,- подтвердил и глава МИД РФ Сергей Лавров. Встреча министров стала продолжением встречи лидеров Арктического совета (впрочем, не всех), которая прошла в конце апреля в Петербурге. Полноценный саммит организации не собирался ни разу с 1996 года.

«Два года назад я задал вопрос, ждет ли нас спокойное плавание или бурное председательство в Арктическом совете. Нам удалось пройти весь путь вместе, возможно, иногда ветрено, но ветер обеспечивает путь вперед»,- философски заметил финский министр Тимо Сойни. Он предпочел не вспоминать, что, несмотря на оптимистичные заявления, арктический саммит во время финского председательства провести так и не удалось, однако при этом сообщил, что Хельсинки выделит €1 млн на проекты борьбы с выбросами черной сажи. Полный отчет о результатах финского председательства в Арктическом совете, по словам министра, занял сотню страниц.

По итогам встречи главы дипломатических ведомств подготовили совместное заявление. Однако текст общей декларации (то есть более содержательного документа) согласовать не удалось – как и первый в истории Арктического совета стратегический план развития организации.

На площадке форума об этом не говорилось, но Сергей Лавров назвал причины его пробуксовки еще на площадке арктического форума в Петербурге. «Согласование идет непросто,- предупредил он тогда.- Американские коллеги не хотят даже упоминать в этой стратегии Парижское соглашение по климату, цели в области устойчивого развития ООН до 2030 года. Все остальные убеждены, что без этого стратегия, конечно, обеднеет».

Впрочем, на прошедшей на полях переговоров в Рованиеми встрече с американскими коллегами во главе с госсекретарем Помпео российская делегация не стала обсуждать арктические вопросы – вместо этого стороны смогли договориться о том, что уже на следующей неделе господин Помпео посетит Сочи и встретится с российским президентом Владимиром Путиным.

<https://www.kommersant.ru/doc/3965480>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.07; ВО ФРАНЦИИ ОЖИДАЮТ ОТМЕНЫ СОТЕН АВИАРЕЙСОВ ИЗ-ЗА ЗАБАСТОВКИ АВИАДИСПЕТЧЕРОВ

Несколько сотен авиарейсов могут быть отменены во Франции на этой неделе из-за забастовки авиадиспетчеров, сообщают французские СМИ.

Ожидается, что, кроме того, сотни рейсов будут выполнены с опозданием.

Авиадиспетчеры и инженеры французской национальной компании по организации воздушного движения планируют начать забастовку в среду в 19:00 по местному времени (18:00). Она продлится до 06:00 утра пятницы.

По данным французских СМИ, забастовка затронет, в частности, парижский международный аэропорт Орли, а также аэропорты Лиона, Марселя и Тулузы. Управление гражданской авиации Франции попросило авиакомпании сократить число авиарейсов из этих аэропортов на время акции.

Аэропорт Шарль-де-Голль, как ожидается, будет работать в нормальном режиме.

Специалисты авиационной сферы выражают недовольство планом президента Франции Эммануэля Макрона реализовать трудовую реформу, которая, по их мнению, изменит в худшую сторону условия работы сотрудников госсектора.

Позже на этой неделе к французским авиадиспетчерам планируют присоединиться коллеги в Италии. Сотрудники ряда итальянских аэропортов, а также авиакомпаний Alitalia и Air Italy планируют устроить забастовку на несколько часов в пятницу.

В связи с этими забастовками авиакомпания EasyJet уже отменила десятки авиарейсов, запланированных на пятницу.

ИЗВЕСТИЯ; ИРИНА БАДМАЕВА; 2019.05.08; ЗАМЕЩЕНИЕ ЕВРОПЫ: ВОСТОК ВПЕРВЫЕ ОБГОНИТ ЗАПАД ПО ИМПОРТУ ИЗ РОССИИ; ГЛАВНЫМИ ТОЧКАМИ РОСТА ЭКСПОРТА СТАНУТ НЕФТЬ, ГАЗ, МЕТАЛЛЫ И ПРОДОВОЛЬСТВИЕ

Восточная Азия станет ключевым регионом для российского экспорта по итогам 2019 года. Она опередит исторически крупнейшего покупателя отечественной продукции – Западную Европу. Такой прогноз специально для «Известий» сделали в Российском экспортном центре (РЭЦ). Там ожидают, что продажи по этим двум направлениям как минимум сравняются – главным образом благодаря росту экспорта в Китай сырьевой и несырьевой продукции. По подсчетам РЭЦ, в 2018 году ввоз отечественных товаров и услуг в Западную Европу составил \$101,4 млрд, в Восточную Азию – \$93,5 млрд. Впрочем, эксперты сомневаются в том, что Восток выйдет в лидеры – по их мнению, этому может существенно воспрепятствовать торговая война, в которую втянут в первую очередь Китай.

Исторический поворот

По прогнозу РЭЦ поставки российской продукции в Восточную Азию в 2019 году могут превысить экспорт в Западную Европу – исторически крупнейшего импортера наших товаров и услуг. По итогам прошлого года восточноазиатские страны отстали от региона-лидера на \$8 млрд – они закупили нашей продукции на \$93,5 млрд. При этом показатель рос опережающими темпами. В прошлом году они увеличились на 39,3%, тогда как поставки в Западную Европу выросли на 30%. Конкретизировать, сколько составит экспорт в эти два региона по итогам года, в РЭЦ отказались, сославшись на недостаточность данных для точных оценок.

Впрочем, в центре уверены, что главным драйвером роста станет Китай. Это уже сейчас главный покупатель российской продукции – \$17,1 млрд по итогам прошлого года (+44,1% по сравнению с 2017-м). Экспорт в Поднебесную вырастет главным образом за счет увеличения поставок энергоресурсов, хотя и несырьевых товаров будет также продано больше, ожидают в РЭЦ. В качестве главных точек роста (не считая нефть и газ)

там называют медь, рыбу и морепродукты, пиломатериалы, целлюлозу, маслосемена, растительные масла, бумагу и картон.

В другие страны восточноазиатского региона главным образом будут расти продажи продовольствия, товаров химпрома, металлургии, лесопромышленного комплекса, добавили в РЭЦ. Кроме Китая крупнейший партнер России в этой части света – Республика Корея. Туда было продано товаров на сумму \$5,5 млрд (+44% по сравнению с 2017 годом).

На вопрос «Известий», ожидается ли рост поставок в Восточную Азию в 2019 году, в Минэкономразвития и Минпромторге не ответили.

Китай себе на уме

Россия с самого начала обострения отношений с Западом сделала ставку на разворот в сторону азиатских стран, под которыми в первую очередь подразумевается Китай, напомнил директор Института актуальной экономики Никита Исаев. Однако, по его словам, сейчас Поднебесная не спешит развивать торговлю с Россией. Есть несколько доказательств сдержанного отношения китайцев к расширению сотрудничества. Например, их не привлекают нефтяные месторождения в Арктике, нам отказывают в банковском обслуживании в Китае, российские гособлигации в юанях выпускать не разрешают, напомнил эксперт.

Более того, экспорт в КНР ограничивается нефтью и ее производными, добавил Никита Исаев. Если будет дорожать «черное золото», то действительно можно рассчитывать на рост поставок. Но вероятность такого сценария невелика. По оценке эксперта, снижение нефтяных котировок с \$70 до \$60 за баррель приведет к падению объемов экспорта на 9,1%.

Российские поставки в целом сильно зависят от цен на энергоресурсы. Это свидетельствует о его крайней уязвимости к глобальной экономической конъюнктуре, добавил директор Экспертной группы Veta Дмитрий Жарский. На углеводороды пришелся 81% прироста поставок за рубеж, в будущем такая динамика маловероятна, полагает эксперт.

Более того, эскалация торговой войны между США и Китаем приведет к замедлению темпов мирового экономического развития, а затем и к снижению стоимости нефти до \$55-60 за баррель, считает Дмитрий Жарский. По его словам, сам факт, что Китай оказался втянутым в торговую войну, уже снижает шансы на расширение рынков сбыта российской продукции в Азии.

Совокупный объем российского экспорта достиг в 2018 году \$450 млрд, что на четверть больше, чем годом ранее, следует из отчета РЭЦ («Известия» с ним ознакомились). Согласно документу, в ежемесячном выражении продажи за рубеж растут 26-й месяц подряд. Увеличение вывоза отечественных товаров за границу традиционно обеспечили энергоресурсы, отмечается в докладе. Также вклад внесли металлургия (7%), продовольствие (5%) и сельхозсырье (5%).

Специалисты РЭЦ рост экспорта объясняют также повышением мировых цен. Тем временем расширения физических объемов поставок практически не было. И в РЭЦ, и в правительстве признают проблему зависимости российского экспорта от цен на сырье. Ее решению посвящен отдельный специальный национальный проект. Его главный индикатор – рост объемов несырьевого неэнергетического экспорта. По итогам 2018 года он достиг рекордной суммы почти в \$150 млрд, к 2024 году показатель должен вырасти до \$250 млрд.

<https://iz.ru/875795/irina-badmaeva/zameshchenie-evropy-vostok-vpervye-obgonit-zapad-po-importu-iz-rossii>

ТАСС; 2019.05.07; МАЙСКИЙ УКАЗ ГОД СПУСТЯ: ПЕРВЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ НАЦПРОЕКТОВ БУДУТ ЗАМЕТНЫ УЖЕ В ЭТОМ ГОДУ

Майский указ, подписанный Владимиром **Путин**ым год назад, лег в основу **нацпроектов**, ориентированных на достижение прорывных результатов в развитии экономики страны и улучшение благосостояния ее граждан

Ускорение годовых темпов роста ВВП, модернизация здравоохранения и образования, развитие инфраструктуры – эффект от первого этапа реализации **нацпроектов** станет заметен уже в 2019-2020 гг. О том, какие именно изменения, призванные повысить качество жизни каждого россиянина, произойдут в ближайшее время, порталу «Национальные проекты. Будущее России» рассказали эксперты.

Оператором портала «Национальные проекты. Будущее России» является информационное агентство ТАСС.

Национальные проекты

7 мая 2018 года, в день своей инаугурации, **Путин** подписал указ о национальных целях и стратегических задачах развития страны до 2024 года. Среди целей, перечисленных в указе, значатся повышение средней продолжительности жизни россиян до 78 лет, снижение уровня бедности вдвое, улучшение жилищных условий не менее 5 млн семей ежегодно, обеспечение устойчивого роста реальных доходов граждан и роста уровня пенсионного обеспечения выше уровня инфляции.

Кроме того, майский указ ставит задачи в макроэкономике, ориентированные на осуществление прорыва в развитии страны за ближайшие годы. Это и технологический прорыв за счет инноваций и цифровизации экономики, и вхождение России в число пяти крупнейших экономик мира при темпах роста ВВП выше мировых, и сохранение инфляции на уровне, не превышающем 4%.

Большую пресс-конференцию Владимира **Путина** 20 декабря 2018 года открыл вопрос корреспондента ТАСС о национальных проектах, которым дал старт майский указ.

Большую пресс-конференцию Владимира **Путина** 20 декабря 2018 года открыл вопрос корреспондента ТАСС о национальных проектах, которым дал старт майский указ.

За прошедший с момента подписания майского указа год правительством были подготовлены и уже начали реализовываться 12 национальных проектов по направлениям: демография, здравоохранение, образование, жилье и городская среда, экология, **безопасные и качественные автомобильные дороги**, производительность труда и поддержка занятости, наука, цифровая экономика, культура, малое и среднее предпринимательство и поддержка индивидуальной предпринимательской инициативы, **международная кооперация и экспорт**. Кроме того, был подготовлен **комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры**.

Бюджет **нацпроектов** и влияние на экономический рост

В ближайшие годы на реализацию национальных проектов планируется направить 25,7 трлн рублей, и при этом около 70% этих средств пойдет на финансирование четырех направлений – в области демографической политики, в области экологии, а также строительства дорог и инфраструктурных проектов. В целом примерно половина всего финансирования **нацпроектов** будет осуществляться за счет средств федерального бюджета (13,2 трлн рублей), 30% – из внебюджетных источников (7,5 трлн рублей) и 20% – из региональных бюджетов (5 трлн рублей).

Средства федерального бюджета, главным образом, будут направлены на реализацию инфраструктурных проектов и проектов в области демографической политики – примерно 6 трлн из 13,2 трлн рублей будет израсходовано на эти цели в 2019-2024 гг. Порядка 84% расходов региональных бюджетов (или 4,1 трлн рублей) планируется потратить на строительство дорог. Средства внебюджетных фондов, в основном, пойдут на финансирование проектов в области экологии (3,2 трлн рублей) и инфраструктуры (еще 3,3 трлн рублей) – на проекты в этих областях потребуется до 90% внебюджетных

расходов. Основной импульс от расходов на реализацию **нацпроектов** российская экономика получит в 2019-2020 гг., полагает главный экономист Альфа-банка Наталия Орлова. «Благодаря внушительному шестилетнему плану по расходам, складывается впечатление, что экономика получит сильный импульс для дальнейшего роста на протяжении всего периода реализации проектов. Тем не менее основной импульс придется на 2019-2020 гг. Ориентируясь на прошлый год как на базовый, можно сказать, что экономика в результате реализации национальных проектов в 2019 году дополнительно получит порядка 3,4 трлн рублей, или 3,2% ВВП», – поясняет Орлова. В то же время в 2020 году ожидаемый прирост расходов по сравнению с текущим годом окажется уже ниже – сумма расходов увеличится на 0,9 трлн рублей, или на 0,8% ВВП. В последующие годы правительство будет поддерживать годовое финансирование в среднем на уровне 4,5 трлн рублей.

В апреле Минэкономразвития опубликовало обзор «Сценарные условия прогноза социально-экономического развития на 2019-2024 гг.», в котором указано, что прогнозные показатели российской макроэкономики предполагают достижение национальных целей развития и ключевых целевых показателей национальных проектов. Так, в 2020 году Минэкономразвития ожидает ускорение роста ВВП до 2,0%, а начиная с 2021 года – до уровня выше 3%. При этом министерство допускает, что при пересмотре прогноза в августе, существует вероятность повышения прогноза по темпам роста ВВП в 2019 году с текущего уровня 1,3%.

Инфраструктура и инвестиции

Развитие инфраструктуры, по мнению экспертов, станет ключевой составляющей обеспечения ускоренного развития регионов страны. По оценкам Альфа-банка, в целом примерно 60% от суммы всех расходов на **нацпроекты** будут так или иначе связаны с инфраструктурными проектами.

По мнению главы Sberbank Investment Research Ярослава Лисоволика, если меры по финансированию национальных проектов России будут в значительной степени реализованы, они могут способствовать ускорению экономического роста – прежде всего, через рост инвестиций в основной капитал за счет более интенсивного развития инфраструктуры. «И в этом плане тот анализ, который мы провели, относительно возможных направлений финансирования этих указов, показывает, что такого рода вектор экономического развития будет способствовать ускоренному развитию регионов, в том числе регионов Дальнего Востока, которые станут основным реципиентом средств в развитие инфраструктуры», – говорит Лисоволик.

Целый ряд первых результатов **нацпроектов**, касающихся развития инфраструктуры, будет достигнут уже в 2019-2020 гг. Так, в 2019 году в Алтайском крае отремонтируют почти 916 км дорог и 11 мостов. Для обеспечения устойчивого энергоснабжения потребителей в 2019 году будут построены Прегольская ТЭС в Калининградской области и ТЭЦ в городе Советская Гавань Хабаровского края. Кроме того, в 2019 году планируется введение в эксплуатацию первой плавучей атомной тепловой электрической станции в Чукотском автономном округе. В 2020 году более чем вдвое, до 80 млн тонн в год, будет увеличена мощность первого участка нефтепровода «Восточная Сибирь – Тихий океан» (Тайшет – Сковородино).

Успешная реализация **нацпроектов** и целей, установленных в майском указе, может увеличить долю инвестиций в основной капитал в РФ до 25%, добавляет Лисоволик. По данным Росстата, доля инвестиций в основной капитал в РФ в 2018 году достигла примерно 20,6% ВВП. «Если эти указы будут успешно реализованы, то можно говорить о том, что инвестиции, которые в предыдущее десятилетие были относительно слабым звеном в экономическом росте, могут стать его ключевым фактором. При этом правительством ставится цель доведения отношения инвестиций к ВВП до 25%. Мы считаем, что в случае реализации этих указов и значительного роста финансирования

инфраструктуры, можно говорить о том, что такого рода цель по увеличению инвестиций в основной капитал до 25% может стать достижимой», – говорит Лисоволик.

Производительность труда

Помимо развития инфраструктуры и увеличения доли инвестиций в ВВП важнейшим инструментом ускорения экономического роста является повышение производительности труда. Один из национальных проектов ставит цель ускорить темп роста производительности на средних и крупных предприятиях базовых несырьевых отраслей до не менее 5% в год к 2024 году с 1,4% в 2018 году. Всего к 2024 году в программе должны принять участие не менее 10 тыс. средних и крупных предприятий. Ожидается, что в 2019 году целевых показателей достигнут 60% предприятий-участников, а к 2024 году – 95%.

Для российской экономики достижение темпов роста производительности труда до 2-3% в год уже было бы очень неплохим результатом по сравнению с общемировым уровнем, полагает директор по анализу финансовых рынков и макроэкономики УК «Альфа-капитал» Владимир Брагин. По его словам, в мире этот показатель составляет в среднем как раз искомые 2-3%. Особенности российской экономики, которая опережает по уровню развития инфраструктуры и качеству жизни другие развивающиеся страны, могут сдерживать рост производительности труда, однако это абсолютно нормально, считает эксперт.

«Уровень развития инфраструктуры у нас достаточно высокий и уровень жизни даже по меркам развивающихся экономик у нас, мягко говоря, не низкий. Я думаю, что, если исходить из темпов роста производительности труда 2-3% в год, это уже довольно неплохо с учетом того, где наша экономика уже находится. То есть у нас нет циклического спада, у нас не кризис, у нас безработица очень низкая, и на этом фоне свободных ресурсов, которые могут перемежаться между отраслями, их не так много. Мне кажется, это основные сдерживающие факторы», – пояснил Брагин.

Человеческий капитал и качество жизни

Все преобразования в макроэкономике, все цели майского указа, расширенные в программе национальных проектов, ориентированы на повышение качества жизни россиян. **Владимир Путин** 20 февраля в ходе послания Федеральному Собранию РФ не раз заявлял о том, что люди должны прочувствовать на себе результат реализации **нацпроектов** через повышение качества жизни. По его словам, проекты развития – не федеральные и тем более не ведомственные, они именно национальные, а значит, их результаты должны быть видны в каждом субъекте Федерации, в каждом муниципалитете. «Людей, кроме того, не обманешь. Они остро чувствуют лицемерие, неуважение к себе и любую несправедливость. Их мало интересует бюрократическая волокита, бумажная текучка. Для людей важно, что реально сделано, и как это улучшает их жизнь, жизнь их семей. И не когда-нибудь, а сейчас», – сказал президент.

Национальные проекты – это будущее России, поэтому на человеческий капитал в рамках национального плана развития страны будет направлено 5,7 трлн рублей. Эти средства являются суммарным бюджетом четырех **нацпроектов**: «Здравоохранение», «Образование», «Демография» и «Культура».

Уже в ближайшие год-полтора станут заметны первые ощутимые результаты реализации данных **нацпроектов**. Например, в рамках федерального проекта «Борьба с онкологическими заболеваниями», включенного в **нацпроект** «Здравоохранение», будет построен онкологический центр для размещения линейных ускорителей в Костроме. Кроме того, в текущем году регионы определяют не менее 90 медицинских организаций, которые оснастят медоборудованием, в том числе – для диагностики и лечения онкологии методами ядерной медицины. Важно не только ускорить экономический рост, но и обеспечить его устойчивость, а это возможно за счет развития человеческого капитала, полагает Ярослав Лисоволик из Sberbank Investment Research.

«Помимо той компоненты, которая связана с самим размером средств, которые предполагается израсходовать для модернизации, здесь важен качественный элемент, заключающийся в том, что значительная часть этих средств направляется на развитие инфраструктуры и на развитие образования и здравоохранения, которые, в свою очередь, являются важными составными элементами развития человеческого капитала. Такого рода структура расходов может дать положительный эффект не только на темпы экономического роста, но и на большую устойчивость динамики роста российской экономики в долгосрочной перспективе», – говорит Лисоволик.

Национальные проекты – это единственный программный документ с абсолютно конкретными целями, эффективность достижения которых можно точно оценить. Работа как федеральных, так и региональных властей будет оцениваться по 15 ключевым показателям эффективности (KPI), которые сформированы на основе национальных целей развития. Министр экономического развития Максим Орешкин в интервью газете «Коммерсант» пояснил, что индикаторы эффективности можно поделить на два блока – экономика и качество жизни. При этом система оценки деятельности губернаторов из 15 показателей – это «натуральные» показатели. «Они измеримы, они не искусственны, они заведомо важны обществу, а не какой-то его части, и понятны ему», – сказал Орешкин.

Нацпроекты направлены на людей, поэтому исполнительной власти придется прислушиваться к оценкам и мнению граждан. «Уже в ближайшее время, в этом году люди должны почувствовать реальные изменения к лучшему, – заявил **Владимир Путин** в ходе послания Федеральному Собранию. – Именно на основе мнения, оценок граждан в начале следующего года подведем первые итоги работы по национальным проектам. И сделаем соответствующие выводы о качестве и результатах работы всех уровней исполнительной власти».

Редакция портала «Национальные проекты. Будущее России»

<https://futureussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/324961>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.07; ПУТИН ПРОВЕДЕТ ЗАСЕДАНИЕ СОВЕТА ПО НАЦПРОЕКТАМ

Заседание Совета при президенте РФ по стратегическому развитию и приоритетным проектам состоится в среду, 8 мая под председательством Владимира **Путина**, сообщила пресс-служба Кремля.

С докладами о результатах выполнения национальных проектов в социальной и экономической сферах выступят заместители председателя правительства РФ Антон Силуанов, Ольга Голодец, **Максим Акимов** и Юрий Борисов.

В заседании и обсуждении актуальных проблем примут участие члены правительства РФ, полпреды президента в федеральных округах, руководители общественных и бизнес-объединений, крупных компаний и корпораций.

Также к рассмотрению актуальных вопросов приглашены губернаторы, возглавляющие профильные рабочие группы Госсовета РФ.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР КУЗЬМИН; 2019.05.08; ВЫПЛАТЫ И ВЫВОДЫ; ОПРЕДЕЛЕНА КОМПЕНСАЦИЯ СЕМЬЯМ ПОГИБШИХ И ПОСТРАДАВШИМ В АВИАКАТАСТРОФЕ В ШЕРЕМЕТЬЕВО

Семьи жертв авиакатастрофы в столичном аэропорту Шереметьево получают по 9 миллионов рублей, пострадавшие – до 2,5 миллиона. По 1 миллиону «**Аэрофлот**» выплатит остальным пассажирам злополучного рейса.

Премьер-министр **Дмитрий Медведев** поручил без задержек осуществить все выплаты пострадавшим и семьям погибших в катастрофе самолета «Сухой Суперджет 100». «Нужно сделать так, чтобы все выплаты, по которым приняты решения, максимально

быстро дошли до их получателей», – заявил премьер на заседании правительства, еще раз выразив соболезнования родным и близким.

Министр транспорта Евгений Дитрих, возглавляющий правительственную комиссию, которая занимается расследованием происшествия и организацией помощи пострадавшим, объявил о суммах компенсаций, полагающихся семьям погибших. «Будет выплачено по 9 миллионов рублей, – сообщил глава **минтранса**. – Это 2 миллиона – страховые выплаты, 2 миллиона – региональные выплаты, 5 миллионов – это выплаты компании «**Аэрофлот**». Все необходимые решения по компенсациям приняты, заверил он. Пострадавшим в авиакатастрофе полагается до 2,5 миллиона в зависимости от тяжести полученных травм, а также покрытие затрат на лечение. «В составе этой суммы 2 миллиона рублей уплачивает «**Аэрофлот**», от 200 до 500 тысяч рублей – субъекты Российской Федерации», – уточнил **Дитрих**. Кроме того, авиакомпанией принято решение выплатить по 1 миллиону рублей всем остальным пассажирам.

Дмитрий Медведев также поставил перед госкомиссией задачу сделать выводы после изучения технических и правовых обстоятельств происшествия: «Должны быть определенные оценки, технические выводы, организационные выводы, выводы в сфере регулирования».

Проверка по «Дружбе»

Такие же выводы премьер-министр ожидает по результатам расследования факта загрязнения нефтепровода «Дружба» некачественным сырьем. «Надо отладить все так, чтобы с точки зрения технологического контроля все было безукоризненно, сделать персональные выводы в отношении тех, кто за соответствующую работу отвечал и отвечает», – заявил **Дмитрий Медведев**.

Материалы разбирательства должны стать основанием для привлечения к ответственности тех, чьи действия привели к остановке экспортного трубопровода. «Я бы попросил все материалы передать для принятия решения в правоохранительные органы, для того чтобы были сделаны выводы и персонального порядка по ответственным лицам за сам инцидент», – распорядился он.

Проверкой обнаружен источник загрязнения – узел учета «Лопатино» в Самарской области, рассказал министр энергетики Александр Новак. Следственные органы выявили группу компаний, занимавшихся незаконной деятельностью и сдачей в общую систему некондиционной нефти с использованием в сверхнормативном количестве хлорорганических соединений. «Материалы проверки в настоящее время переданы в Генеральную прокуратуру, проводится комплекс оперативных мероприятий и следственных действий ФСБ и Следственного комитета. Возбуждено уголовное дело по статьям 158, 210 и 215.2 УК РФ. Четыре человека задержаны, решением суда помещены в СИЗО», – сообщил министр.

После случившегося минэнерго выступает с инициативой поручить Ростехнадзору и Росстандарту проведение комплексных проверок всех коммерческих пунктов учета нефти, а Росстандарт и Росаккредитация должны подготовить изменения в нормативно-правовую базу по введению процедур обязательной аккредитации химико-аналитических лабораторий для проведения коммерческих операций с нефтью и нефтепродуктами.

- Предлагается также повысить административную ответственность за нарушение требований технического регламента, – заявил Александр Новак. – Для юридических лиц штраф сегодня составляет всего 300 тысяч рублей. Предлагается сделать этот штраф оборотным – до 2 процентов от оборота для юридических лиц.

Очистка нефтепровода еще займет какое-то время. «Мы ожидаем в первой половине мая. Нормализация подразумевает расчистку по одной нитке в каждом из основных экспортных направлений», – рассказал министр о планах. 4 мая качественная нефть поступила в Белоруссию, 6 мая началась прокачка кондиционной нефти в сторону узла учета «Броды» для поставок европейским потребителям. «В ближайшее время ожидаем

согласования на прокачку кондиционной нефти в сторону Польши, – добавил глава минэнерго. – Также продолжается прокачка кондиционной нефти в сторону порта Усть-Луга, и ожидаем ее поступление в порт утром 8 мая».

На заседании правительства одобрено упрощение порядка предоставления иностранцам разрешения на временное пребывание и вида на жительство в России.

Ряд категорий иностранных граждан смогут оформлять временное проживание без учета квоты, которую устанавливает правительство. Правило будет распространяться на широкий круг лиц, включая жителей Украины и лиц без гражданства, постоянно проживающих на Украине, признанных беженцами либо получивших временное убежище в России. «Срок рассмотрения заявлений по их представлению сокращается с шести до четырех месяцев», – рассказал **Дмитрий Медведев**.

Будет расширен перечень лиц, которые могут получить вид на жительство без получения разрешения на временное проживание.

«Речь идет о людях, которые родились на территории Российской Советской Федеративной Социалистической Республики и имели советское гражданство, а также тех, кто был депортирован с территории Крымской Автономной ССР, и их родственниках по прямой линии.

Вид на жительство смогут получить родившиеся в России дети, которых усыновили иностранцы. А также высококвалифицированные специалисты и целый ряд других категорий», – пояснил председатель правительства.

Главное предложение в отношении вида на жительство – сделать его бессрочным. Исключение составят случаи высококвалифицированных специалистов и членов их семей, которым оно оформляется на срок действия разрешения на работу в России, и квалифицированных специалистов (срок – три года).

При бессрочном виде на жительство иностранцы должны будут для продления документа в течение двух месяцев со дня истечения очередного года его действия уведомлять органы МВД о своем проживании в России. Каждые пять лет эту процедуру придется проходить лично непосредственно в территориальном органе МВД.

Если два года подряд лицо не пройдет процедуру уведомления органов правопорядка, вид на жительство аннулируется.

Пострадавшим в Забайкалье – помощь и поддержку

Еще одна тема заседания – помощь пострадавшим от апрельских пожаров в Забайкальском крае. «С учетом того, что Забайкальский край в апреле сильно пострадал от пожаров, на покупку и строительство для пострадавших нового жилья из резервов правительства выделим почти 0,5 млрд рублей. Есть соответствующие поручения – президентские и правительственные», – заявил глава кабмина. Кроме того, **Дмитрий Медведев** отметил, что в ходе заседания министры рассмотрели направление дополнительных 22,5 миллиарда рублей из федерального бюджета на развитие Дальнего Востока и строительство там инфраструктуры. «Правительство приняло проект распоряжения о выделении из Резервного фонда 450 миллионов рублей на строительство и приобретение жилья пострадавшим», – отметил свою очередь вице-премьер – полпред президента на Дальнем Востоке Юрий Трутнев на заседании, посвященном выполнению указа президента РФ о ликвидации последствий пожаров в Забайкальском крае.

Сейчас в Забайкалье действует режим чрезвычайной ситуации из-за природных пожаров, которые начались 19 апреля и распространились из-за штормового ветра. Степные пожары охватили юг и юго-восток края, 17 населенных пунктов оказались в огне. Ранее власти Забайкалья подготовили список граждан, утративших жилье из-за пожаров, в него вошли 122 семьи.

Между тем

Дмитрий Медведев намерен в скором времени утвердить новые правила признания человека инвалидом. Он подчеркнул, что необходимо облегчить жизнь людям с

ограниченными возможностями, чтобы они могли оформить все необходимые свидетельства через портал госуслуг, а не ходить по инстанциям и собирать дополнительные справки. «Мы сокращаем сроки и упрощаем процедуру освидетельствования. Это очень важное решение. И будем поэтапно переходить к электронному обмену документами, которые при этом оформляются, чтобы инвалидам было проще, не нужно было ходить по инстанциям, какие-то дополнительные бумаги собирать, чтобы все можно было делать через портал государственных услуг», – заявил **Дмитрий Медведев**. Он уточнил, что соответствующее постановление правительства будет подписано в ближайшее время.

<https://rg.ru/2019/05/07/medvedev-poruchil-operativno-dovesti-vyplaty-do-postradavshih-v-sheremetevo.html>

КОММЕРСАНТЬ; СЕРГЕЙ МАШКИН; 2019.05.08; КАТАСТРОФА В ШТАТНОМ РЕЖИМЕ; ОПУБЛИКОВАНЫ ПЕРЕГОВОРЫ ПИЛОТОВ SSJ С ДИСПЕТЧЕРОМ

Вчера были обнаружены данные речевого самописца лайнера SSJ 100 «Аэрофлота», сгоревшего в минувшее воскресенье после посадки в аэропорту Шереметьево. Из текста переговоров диспетчера с летчиками следует, что удар молнии, заставивший экипаж вернуться в аэропорт, на самом деле не нанес существенного ущерба лайнеру. Приземляясь, пилоты использовали одну из самых точных и современных систем автоматического захода на посадку – курсо-глиссадную, а кроме того, ежеминутно получали корректирующие команды диспетчера по работающему каналу радиосвязи. Таким образом, объяснить трагические последствия грубой посадки можно только растерянностью и недостаточной квалификацией самих летчиков.

Как следует из опубликованного текста, примерно через 15 минут после вполне благополучного взлета из Шереметьево командир борта SU 1492 Денис Евдокимов вышел на связь с диспетчером аэропорта вылета с довольно эмоциональным и в общем-то не характерным для служебного радиообмена сообщением.

Pan-Pan, Pan-Pan, Pan-Pan! (тревога.- “Ъ”) – трижды повторил опытный пилот.- Просим возврат. Потеря радиосвязи и самолет горит в молнии!»

После пугающего заявления о «горящем самолете» экипажу, разумеется, было незамедлительно предоставлено право на внеплановую посадку, указана траектория безопасного снижения, и только когда SSJ 100 начал процедуру возврата, диспетчер осторожно поинтересовался, так ли уж все плохо:

- У вас только проблемы со связью?

- Связь и потеря автоматического управления,- последовал ответ.

Снижение, по данным диспетчера и самих пилотов, проходило, опять же, в штатном режиме, однако на каком-то этапе командир Евдокимов от продолжения маневра почему-то отказался. «Мы не готовы к заходу»,- заявил он и потребовал на этот раз «орбиту». Иначе говоря, попросил диспетчера дать ему возможность сделать круг над аэропортом и попробовать зайти на посадку еще раз. Опять же, отказывать ему руководителю полетов не стал. Он лишь попросил пилота сообщить, сколько времени ему понадобится на подготовку, но ответа так и не дождался.

Когда экипаж, совершив «орбиту», все же вывел машину к началу наклонной посадочной прямой-глиссады, постоянно руководивший его действиями диспетчер поинтересовался, как господин Евдокимов планирует сажать машину с отказавшей автоматикой. Видимо, вручную?

Однако в ответ летчик сообщил, что выбирает заход по ILS. Иначе говоря, планирует использовать одну из самых современных и точных, так называемую курсо-глиссадную систему захода на посадку, поддерживаемую как автоматикой SSJ 100, так и соответствующим оборудованием аэропорта Шереметьево. Курсо-глиссадная система фактически строит траекторию посадки за пилота, показывая ему на приборах отклонение

от нужной траектории по высоте и в плане. Летчику остается лишь корректировать полет, совмещая на циферблатах стрелки.

Отметим, что даже в таких не самых сложных в общем-то условиях экипаж постоянно повторял диспетчеру: «Необходима помощь» – и получал ее. Руководитель полетов едва ли не посекундно напоминал летчикам, с каким азимутом они должны лететь, на какую полосу садиться, какое удаление обеспечить до ее торца и проч. Посадка, таким образом, проходила в абсолютно штатном режиме. Когда до земли оставались считанные метры, диспетчер обратился уже к наземным службам, попросив в случае необходимости помочь чересчур осторожному экипажу отбуксировать самолет по рулежным дорожкам. Однако приземление не получилось.

Как уже сообщал “Ъ”, SSJ 100 ударился о бетонку с явно завышенными путевой и вертикальной скоростями, обеспечив таким образом серию «прыжков» самолета над ВПП, называемую в авиации прогрессирующими отскоками. В результате возникших ударных перегрузок разрушились топливные баки, и выплеснувшиеся тонны керосина воспламенились, мгновенно превратив в огненное пекло всю заднюю часть лайнера. Жертвами пожара стал 41 человек.

<https://www.kommersant.ru/doc/3965698#id1743216>

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ, РОМАН КРЕЦУЛ, АЛЕКСЕЙ РАММ, ИРИНА ЦЫРУЛЕВА; 2019.05.08; НЕВЕРНЫЙ ДО ПОСЛЕДНИХ МИНУТ ПИЛОТЫ ЛАЙНЕРА СООБЩАЛИ ДИСПЕТЧЕРАМ, ЧТО ПОЛЕТ ПРОХОДИТ ШТАТНО, И ОТКАЗЫВАЛИСЬ ОТ ПОМОЩИ

Человеческих жертв во время аварийной посадки лайнера «Аэрофлота» в Шереметьево 5 мая можно было избежать. Об этом «Известиям» заявил экс-замминистра гражданской авиации Олег Смирнов. По мнению заслуженного пилота СССР, для этого достаточно было выработать топливо. Кроме того, можно было посадить самолет в специальную пену без выпуска шасси, считают эксперты. Лайнер заходил на ВПП с превышением скорости, с почти полными баками и отказавшей электроникой – в такой обстановке экипажу следовало подать сигнал бедствия, считает близкий к следствию источник «Известий». Однако диспетчеры аэропорта до последнего момента были уверены, что полет SSJ-100 проходит в штатном режиме. Об этом им в радиопереговорах неоднократно сообщал командир воздушного судна. Экстренные службы были вызваны только после того, как Superjet загорелся на взлетно-посадочной полосе. Это следует из опубликованной РЕН ТВ расшифровки записи переговоров диспетчеров с экипажем.

«Самолет горит в молнии»

Командир воздушного судна (КВС) Денис Евдокимов доложил о возникновении нештатной ситуации сигналом Pan-Pan, который означает аварию, не представляющую угрозы для самолета и жизни пассажиров и экипажа. Немедленная помощь при этом не требуется. В критическом случае КВС должен был подать позывной Mayday – сигнал бедствия, являющийся аналогом устаревшего SOS. Но даже сообщив о попадании в лайнер разряда молнии, командир несколько раз повторил, что ситуация штатная. Связь с «вышкой» при этом осуществлялась на аварийной частоте 121,5 МГц.

КВС: Pan-Pan, Pan-Pan, Pan-Pan! Рабочее гнездо. Аэрофлот 1492. Москва подход. Москва подход. Просим возврат. 1492, потеря радиосвязи и самолет горит в молнии.

Диспетчер: Аэрофлот 1492. СИЮ. Снижайтесь. Эшелон 8080 (восемь ноль восемь ноль).

После этого диспетчеры вели самолет, последовательно указывая эшелоны для снижения.

Самолет не смог с первого раза зайти на посадку, передав команду: «Шереметьево круг».

Через несколько минут другой диспетчер, обеспечивавший заход на посадку в аэропорту, спросил пилота SSJ 100, потребуется ли какая-либо помощь.

На это последовал ответ:

Пилот: Вправо 160. Нет, пока всё нормально. Штатно. Аэрофлот 1492.

Диспетчер: Только проблемы со связью, вас правильно понял?

Пилот: Связь и потеря автоматического управления самолетом.

Пилот также сообщил, что будет заходить на посадку по курсо-гладной системе (ILS), а не «визуально», что подтверждает работоспособность важных бортовых систем, связанных с управлением самолета.

Лишь когда воздушное судно находилось уже у самой земли, Денис Евдокимов передал: «Необходима помощь». До первого столкновения с ВПП диспетчер и пилот успели обменяться еще несколькими фразами – в частности, летчику сообщили, что «ветер у земли 160 градусов, порывы 10 м/с». Далее последовала пауза в несколько минут.

Команда диспетчера «Аварийные службы на полосы» прозвучала уже после того, как лайнер начал «козлить» (прыгать по полосе) и загорелся.

То, что диспетчеры в момент посадки аварийного SSJ 100 не смогли оценить серьезность ситуации, подтверждает и опубликованная РЕН ТВ фоновая запись.

- Всё, давайте ему посадку. Направо, чтобы он уходил, у него стоянка там.

- После посадки спросите у него на аварийной частоте, готов ли он рулить самостоятельно.

- Вот аварийный садится, проходит ворота ВПП, вот на пробеге, уточни у него, сможет ли он рулить самостоятельно...

- Смотри! Ой, *** (нецензурное ругательство)! Оп...

На месте посадки не было аварийных служб, воды, скорой помощи (это подтверждают и кадры различных видео катастрофы, опубликованных в Сети). Изначально к борту отправили лишь одну пожарную машину.

- Вышка пожарному автомобилю.

<...>

- Пожарная машина, разрешаем выезд на полосу 24 к аварийному борту.

- Выезжаю.

<...>

- Следую к месту, наблюдаю сильный дым черный и языки пламени. Как меня поняли, прием? Вызывайте дополнительные силы гарнизона и скорую помощь!

Далее из записи становится ясно, что на месте ЧП царил хаос и паника. Никто не мог даже назвать точное число эвакуированных и погибших.

Пилот сгоревшего SSJ-100 вернулся в кабину за другим летчиком

- Доложите обстановку, что случилось?

- Мы на месте.

- Силы прибыли, работают 3-й стрела и 10-й стрела. И с первого старта подано.

- Прибыли к месту, поданы лафетные стволы.

<...>

- Вам дополнительные расчеты нужны из города?

- Не понял, нужны допрасчеты из города?

- Врачи пошли помогать.

- Все расчеты, у нас на аэродроме движение остановлено, так что, прибор, к сбору по кратчайшему маршруту.

Зарплату погибшего в ЧП с SSJ-100 бортпроводника будут 14 лет перечислять его семье

<...>

Командир воздушного судна и бортпроводники вышли из самолета, но больше половины людей еще находились внутри.

- Вы скажите, там с экипажем есть какая-то связь, визуально они есть?!

- На месте спасатели продолжают еще эвакуировать пассажиров.

- Экипаж на улице стоит.

<...>

- А экипаж, командир, второй пилот?

<...>

- Второй командир разговаривал с ними, приблизительно половина пассажиров успели выйти, остальные – не знаю.

Одной из причин рокового удара «Суперджета» о землю мог стать сбой в работе воздушных тормозов

Пока без ответов остаются следующие вопросы: почему пилоты пытались пролететь через грозовой фронт? Для чего решили зайти на посадку с полными баками, когда была связь с диспетчерами аэропорта, которые могли помочь провести самолет по свободным эшелонам и сбросить топливо? И почему, когда лайнер ударился о полосу, не попытались взлететь снова?

О том, что воздушные тормоза могли не сработать, «Известиям» ранее говорили источники в авиационной отрасли. Получается, что самолет либо был неисправен, либо пилоты просто неверно рассчитали свои силы, решившись посадить ВС в столь рискованной ситуации.

-- Если пилоты были не уверены, что смогут посадить аварийный перегруженный самолет, то им нужно было пойти на экстренные меры. К примеру, объявить Mayday, -- отметил источник «Известий», близкий к расследованию. -- Тогда бы аварийные службы залили взлетно-посадочную полосу специальным раствором-пенной и Superjet можно было посадить, не выпуская шасси. Машина бы вышла из строя, но все пассажиры остались бы живы.

В радиообмене экипажа с наземными службами обращает на себя внимание то, что пилот произнес слово «штатно» и не сообщил о каких-либо конкретных проблемах с оборудованием, кроме как со связью, заметил в разговоре с «Известиями» заслуженный пилот СССР, экс-**замминистра** гражданской авиации Олег Смирнов.

-- Дело в том, что удар молнией мог вывести из строя электронику и электрические сети, которые управляют приборами и агрегатами. Но об этом командир не сообщает, -- обратил внимание эксперт. -- Значит, он никакого дискомфорта не почувствовал. Если бы это произошло, то он бы сказал, что у него сложности, предположим, с управлением. Заходил он по ILS -- курсо-глиссадной системе. Земля следила за ним. Если бы пилот отклонился от посадочной траектории, диспетчер немедленно бы ему об этом сообщил. Но он всё время подтверждал, что борт находится на курсе глиссады.

Переговоры указывают на то, что самолет садился по правильной траектории. К сильному удару о землю в такой ситуации могла привести слишком высокая скорость в сочетании с превышенным посадочным весом.

-- При превышении посадочной массы, установленной производителем самолета, необходимо выработать топливо на малой высоте. Но те же руководящие документы позволяют командиру взять на себя ответственность и принять решение садиться с тем весом, который есть. Однако садиться вручную с превышенными посадочной массой и скоростью надо уметь, -- подчеркнул Олег Смирнов.

На видео заметно, что самолет снижается не в посадочном положении: самолеты никогда не заходят на посадку с отрицательным углом атаки. На высоте 15-20 м самолет необходимо выровнять, чтобы нос был выше горизонта. Не исключено, что командир, не обладая нужными навыками, не смог этого сделать.

- Наиболее вероятны два варианта. Либо отказ оборудования, либо грубая ошибка пилотирования, -- сказал Олег Смирнов. -- Если комиссия не установит, что трагедия произошла из-за того, что от удара молнии перестали нормально функционировать приборы, это будет приговор пилоту.

К сожалению, системная проблема мировой авиации в последние годы заключается в том, что пилотов недостаточно учат управлять самолетом вручную в разных условиях, заключил эксперт.

<https://iz.ru/876049/aleksandr-volobuev-roman-kretcul-aleksei-ramm-irina-tcyruleva/nevernyi-kod-pochemu-ekipazh-ssj-100-ne-podal-signal-bedstviia>

ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.05.08; БЕГЛОВ ПОПРОСИЛ МЕДВЕДЕВА ПОДДЕРЖАТЬ ПРОЕКТЫ НА 440 МЛРД РУБЛЕЙ; НО ВЛАСТИ ГОРОДА НЕ СПРАВИЛИСЬ С ПОДГОТОВКОЙ ДОКУМЕНТОВ

В распоряжении «Ведомостей» оказалась копия письма врио губернатора Санкт-Петербурга Александра Беглова председателю правительства Дмитрию **Медведеву**: Беглов просит внести 17 инфраструктурных объектов Санкт-Петербурга стоимостью примерно 440 млрд руб. в федеральный **комплексный план** развития магистральной инфраструктуры. Все проекты из этого плана должны быть достроены до конца 2024 г., предусмотрено их софинансирование из федерального бюджета. (Всего в этом плане проектов на 6,3 трлн руб., половина денег – из федерального бюджета.) Подлинность письма подтвердили два чиновника администрации Санкт-Петербурга, письмо датировано ноябрем прошлого года.

Те же два человека и федеральный чиновник сказали, что **Медведев** поручил вице-премьеру Максиму **Акимову**, министру экономического развития Максиму Орешкину и министру транспорта **Евгению Дитриху** проработать предложения Беглова. Представитель **Медведева** отказался от комментариев, а представители Минэкономразвития и **Минтранса** не ответили на запрос. Представитель **Акимова** сообщил, что 17 мая вице-премьер будет в Санкт-Петербурге встречаться с городскими властями и обсудит эти проекты.

Самый дорогой объект в списке врио губернатора – пассажирское железнодорожное кольцо внутри Санкт-Петербурга, которое власти города планируют построить по аналогии с Московским центральным кольцом; в апреле о поддержке этого проекта говорил гендиректор РЖД Олег Белозеров. В письме Беглова впервые названа ориентировочная стоимость кольца – 170 млрд руб.

Другие предложения: Широкая магистраль (прежде называлась Восточным скоростным диаметром, реализация проекта должна была начаться в этом году) за 156 млрд руб., из них 57,7 млрд – средства федерального бюджета, юго-западный железнодорожный обход Санкт-Петербурга за 52,2 млрд, транспортно-логистический центр «Бронка» за 12,3 млрд, реконструкция Московского шоссе за 7 млрд (2,5 млрд из федерального бюджета), первый этап Южной широтной магистрали за 6 млрд руб. Также в список вошли разные путепроводы, развязки, съезды с дорог и проч. Отдельно Беглов указывает на проблему транспортной доступности газпромовского «Лахта-центра»: на второй этап реконструкции Приморского шоссе, новую дорогу и пешеходный переход нужно еще 10,3 млрд руб.

Администрация города по-прежнему хотела бы осуществить все эти проекты, они актуальны, говорит чиновник городской администрации: все они входили в программы развития транспортной инфраструктуры, которые не смогли выполнить прежние губернаторы, в том числе Валентина Матвиенко и Георгий Полтавченко.

Попадание в **комплексный план** развития магистральной инфраструктуры увеличивает шансы проекта на воплощение и поддержку федерального бюджета. Оценивать проекты должен Аналитический центр при правительстве: его мнение не финальное, но важное для принятия решения.

Фильтр Аналитического центра для включения в магистральный план с 2020 г. проекты не прошли, говорит представитель комитета по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга. Предложения включить в **комплексный план** объекты инфраструктуры Санкт-Петербурга поступали в Аналитический центр, подтвердил его представитель, но качество документов не отвечало методике оценки; центр провел только предварительное ранжирование проектов – и предложил заявителю, т. е. Петербургу, предоставить дополнительные сведения, чтобы провести полную оценку.

Некоторые объекты, появившись, ускорят региональное развитие, в частности повысят комфортность и связанность дорожной сети Санкт-Петербурга, поэтому, считает Аналитический центр, могут быть включены не в **комплексный план**, а в другие программные документы – если появится более подробная информация, в частности, о социально-экономических эффектах этих объектов.

Для строительства Широкой магистрали, помимо предоставления дополнительной информации, Аналитический центр запросил сведения о возможности привлечь внебюджетные источники финансирования. Аналитический центр сообщает, что, по его информации, городские власти проводят уточнение данных о проектах, а также прорабатывают вопросы их структурирования. Методологические разъяснения Аналитический центр дал и ждет доработанных материалов.

Тем временем администрация Санкт-Петербурга подготовила список первоочередных объектов, которые необходимо начать строить с 2020 г. – вне федерального магистрального плана, хотя для них и нужны субсидии из федерального бюджета. В новый список вошли проекты на гораздо меньшую сумму – 17,4 млрд руб., из которых всего 6,5 млрд город просит у федерального бюджета: первый этап Южной широкой магистрали (балтийское и витебское направления), реконструкция Приморского (только соединение с «Лахта-центром») и Петрозаводского шоссе, новая Южно-Волхонская дорога. Сокращенный список уже направлен в **Росавтодор** и **Акимову**, говорит представитель комитета.

От более грандиозных планов город тоже не отказывается. Новый список объектов для включения в федеральный магистральный план с 2021 г. будет подготовлен вместе с РЖД и Ленинградской областью, обещает представитель комитета, но не перечисляет объекты, которые в плане появятся.

В ближайшие годы РЖД совместно с администрацией Санкт-Петербурга планирует большую программу развития транспортной системы, подтвердил представитель РЖД, в этом плане, в частности, организация комфортабельного скоростного пассажирского сообщения, улучшение инфраструктуры на подходах к портам Северо-Запада, строительство путепроводов и улучшение дорожной ситуации в городе. Инвестиции РЖД, говорит он, составят порядка 88 млрд руб., из которых 22 млрд пойдут на развитие пассажирских перевозок.

Пока инфраструктура справляется с грузоперевозками, дополнительные транспортные пути (хорды и обходы) понадобятся, если подходы к портам будут расширены и увеличится грузооборот, говорит председатель экспертного совета Института исследования проблем железнодорожного транспорта Павел Иванкин: проблема не в том, чтобы объехать Петербург, а в том, чтобы въехать в город, там и нужно строить. На пассажирское железнодорожное кольцо даже 170 млрд руб. не хватит, уверен Иванкин, но оправдан ли проект – большой вопрос, в Санкт-Петербурге не такое интенсивное движение пассажиров, как в Москве, нужно тщательно оценить пассажиропотоки.

В сентябре врио Александр Беглов собирается идти на выборы, его рейтинги у петербуржцев пока низкие. В марте – апреле, по данным ВЦИОМа, у Беглова электоральный рейтинг был 43%, а антирейтинг (доля респондентов, исключающих возможность голосовать за кандидата) – 24%. Рейтинг низкий, но не безнадежный, говорит эксперт Центра политических технологий Алексей Макашкин, сейчас рейтинг мало значит – все зависит от состава соперников. Но проблема Беглова в том, что ему надо выигрывать в первом туре с результатом не менее 55%, поэтому все делается для избежания второго тура – включая встречи с **Путиным**, строительство петербургской версии «Зарядья» и начало проектирования высокоскоростной железнодорожной магистрали. Федеральные власти подчеркивают, как много Беглов может сделать для Санкт-Петербурга, как он способен привести в город инвесторов, в том числе на инфраструктурные проекты. Электорат нельзя мобилизовать административными

средствами, к примеру затащив бюджетников на участки, считает Макаркин: надо убедить прийти голосовать – и голосовать за Беглова.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/05/08/801015-beglov-medvedeva-proekti>

ВЕДОМОСТИ; ГАЛИНА СТАРИНСКАЯ, ВИТАЛИЙ ПЕТЛЕВОЙ, АННА ЧЕРВОННАЯ; 2019.05.07; НОВАК СООБЩИЛ ОБ АРЕСТЕ ЧЕТЫРЕХ ЧЕЛОВЕК ПО ДЕЛУ О ЗАГРЯЗНЕНИИ «ДРУЖБЫ»; МИНЭНЕРГО ПРЕДЛАГАЕТ УЖЕСТОЧИТЬ МЕХАНИЗМ КОНТРОЛЯ КАЧЕСТВА НЕФТИ, КОТОРАЯ ПОСТУПАЕТ В ТРУБУ

Следственный комитет России (СКР) подозревает шесть человек в многократном хищении нефти на сумму не менее 1 млн руб. с августа 2018 г. по апрель 2019 г., сообщила его представитель Светлана Петренко. А в марте – апреле, чтобы скрыть хищения, несколько подозреваемых поставили в узел слива нефти у села Николаевка Волжского района Самарской области сырье с хлорсодержащими соединениями. Затем загрязненная нефть попала в хранилище в селе Лопатино Волжского района, из-за чего восемь резервуаров пришли в негодность, а оттуда – в трубопровод «Транснефти». Представитель «Транснефти» от комментариев отказался.

Уголовное дело возбуждено по признакам состава преступления, предусмотренного ч. 4 ст. 215.3 Уголовного кодекса (самовольное подключение к магистральным нефтепроводам или их повреждение группой лиц), ст. 210 (организация преступного сообщества) и ст. 158 (кража).

Четверо подозреваемых – гендиректор ООО «Нефтеперевалка» Светлана Балабай и ее заместитель Рустам Хуснутдинов, гендиректор ООО «Петронефть актив» Владимир Жоголев, заместитель директора ООО «Магистраль» Сергей Баландин – арестованы на два месяца, сообщил «Интерфакс» со ссылкой на Самарский районный суд.

Двое подозреваемых находятся в розыске. Их имен СКР не называет.

Узлом учета, через который была залита некачественная нефть, владеет ООО «Нефтеперевалка», единственным владельцем которого значится Балабай, рассказывал «Ведомостям» представитель бывшего владельца узла – «Самаратранснефть-терминала». Жоголев работал заместителем Балабай в ООО «Нефтеперевалка», говорил собеседник, близкий к бывшему владельцу узла учета. Какое конкретно ООО «Магистраль» имеет в виду СКР, не известно, в «СПАРК-Интерфаксе» значатся две компании с таким названием: зарегистрированные в Красноярском крае и в ЯНАО. В первой Баландин – член совета директоров, во второй – бывший директор.

Уголовный кодекс предусматривает пожизненное заключение для организатора преступного сообщества, а за кражу – до 10 лет лишения свободы, говорит управляющий партнер «Леонтьев и партнеры» Вячеслав Леонтьев. «Доказывание по экономическим составам достаточно сложное и требует определенной квалификации, следственные органы в последнее время часто вменяют сразу особо тяжкую статью – создание преступного сообщества, – отмечает юрист. – Это делается только для того, чтобы иметь рычаг давления на предпринимателя и склонить к признанию в экономическом преступлении».

«Дружба» – экспортный трубопровод для поставок нефти в страны СНГ и Европу. 19 апреля некачественная нефть поступила на Мозырский НПЗ в Белоруссии. Позже прокачку российской нефти остановили Белоруссия, Польша и Словакия. Только 4 мая чистая нефть дошла из России до хранилищ под Мозырем.

Утверждение СКР о выходе из строя резервуаров выглядит странно, говорят сотрудники двух нефтяных компаний. Дихлорэтан используется при очистке скважин и сам по себе не наносит вред металлу. Но в процессе нефтепереработки сырье нагревается свыше 250 градусов и содержащийся в нем дихлорэтан испаряется вместе с легкими нефтяными фракциями, рассказывает один из собеседников «Ведомостей». При соприкосновении с

углеродистой сталью или нержавеющей дихлорэтан может разлагаться на хлористый водород и винилхлорид. Последний улетучивается, а хлористый водород в присутствии влаги (0,01%) может образовывать соляную кислоту и разъедать металлические соединения, говорит эксперт Союза химиков Юрий Трегер. Именно поэтому загрязнение нефти дихлорэтаном не могло нанести вред резервуарным хранилищам, утверждает еще один человек в нефтяной компании.

Экссесс не повлиял на добычу и экспорт нефти, сообщил министр энергетики Александр Новак премьеру Дмитрию Медведеву. «Транснефть» перераспределила потоки, Минэнерго ожидает, что проблема будет полностью решена во второй половине мая. По словам Новака, «Транснефть» сейчас ввела особый порядок приема нефти в систему: если раньше она раз в 10 дней контролировала содержание хлорорганических соединений, то теперь – каждый день. Одно из предложений Минэнерго – законодательно закрепить обязанность «Транснефти» ежедневно контролировать содержание не только серы, но и дихлорэтана. Новак также предложил ввести оборотный штраф (2%) для тех компаний, нефть которых не будет соответствовать межгосударственным стандартам при сдаче в трубу «Транснефти». Еще одно нововведение – запретить проводить очистку скважин от парафиновых соединений хлорорганическими соединениями.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/05/07/800932-novak-soobschil-o-zaderzhanii>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/3965676>

<https://rg.ru/2019/05/08/reg-pfo/sud-arestoval-vinovnyh-v-zagriaznenii-nefti.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.07; НОВАК: СИТУАЦИЯ С ПОСТАВКОЙ НЕКОНДИЦИОННОЙ НЕФТИ БУДЕТ НОРМАЛИЗОВАНА В ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ МАЯ

Ситуация с поставками некондиционной нефти в нефтепровод «Дружба», как ожидается, будет нормализована в первой половине мая путем очистки по одной нитке в каждом из основных экспортных направлений, заявил министр энергетики РФ Александр Новак в ходе заседания правительства РФ.

«Что касается нормализации ситуации, мы ожидаем в первой половине мая, продолжается работа. Нормализация подразумевает расчистку по одной нитке в каждом из основных экспортных направлений», – сказал он.

«На текущий момент, 4 мая с опережением плана на два дня кондиционная нефть поступила на Мозырский НПЗ (Беларусь), 6 мая началась прокачка кондиционной нефти в сторону узла учета «Броды» для поставок европейским потребителям. В ближайшее время ожидаем согласования на прокачку кондиционной нефти в сторону Польши. Также продолжается прокачка кондиционной нефти в сторону порта Усть-Луга, и ожидаем ее поступление в порт утром 8 мая», – доложил министр.

Комментируя меры, которые были приняты для нормализации ситуации на первых этапах, А.Новак сказал: «Было произведено оперативное изолирование источника загрязнения от системы магистральных трубопроводов. Также была проведена оперативная работа по переориентации потоков для максимально оперативного очищения одной из ниток нефтепровода «Дружба», и здесь я также хотел поблагодарить компании, которые оперативно откликнулись – РЖД, «Совкомфлот» – для ликвидации последствий».

«Транснефть» (МОЕХ: TRNF) все испытания нефти по показателю содержания хлорорганических соединений перевела из категории периодических – один раз в 10 дней – в категорию приемо-сдаточных, то есть это ежесуточный режим контроля», – добавил он.

«Два раунда переговоров провели мы с партнерами из республики Беларусь, Украины, Польши, Словакии, Венгрии. Была согласована дорожная карта по устранению последствий», – сообщил министр.

ВЕДОМОСТИ; ВИТАЛИЙ ПЕТЛЕВОЙ, ФИЛИПП СТЕРКИН; 2019.05.07; НЕФТЯНИКАМ ПРИДЕТСЯ ЖДАТЬ ПОВЫШЕНИЯ КОМПЕНСАЦИИ ЗА ПОСТАВКИ ТОПЛИВА В РОССИИ; МЕДЛИТЕЛЬНОСТЬ ЧИНОВНИКОВ ОБЕРНУЛАСЬ ПОТЕРЯМИ ДЛЯ БИЗНЕСА

Нефтяникам придется подождать дополнительной компенсации потерь, которые они несут из-за невыгодных для них поставок топлива на внутренний рынок, – чиновники еще должны решить, как компенсировать хотя бы часть потерь бюджета. Проект необходимых для этого поправок в Налоговый кодекс Минфин, Минэнерго, Минэкономразвития и ФАС должны были внести в правительство до 22 апреля, говорилось в протоколе первого вице-преьера – министра финансов Антона Силуанова и вице-преьера Дмитрия Козака. Но отвечающий за них Минфин пока этого не сделал, рассказали «Ведомостям» четыре чиновника и сотрудник нефтегазовой компании. Эти поправки должны повысить НДС на нефть и ввести акциз на средние дистилляты и мазут.

Поставлять топливо на внутренний рынок в 2019 г. стало невыгодно из-за сочетания нескольких факторов: налоговый маневр (повышение НДС и снижение пошлины на нефть) привел к росту стоимости сырья для НПЗ, выросли акцизы, а правительство обязало нефтяников не повышать внутренние цены на бензин и дизельное топливо. На АЗС в январе они поднялись лишь на 1,7% в связи с повышением НДС, а в феврале – апреле – на уровень инфляции. Компенсацию нефтяники получали с начала этого года – бюджет возмещает им 60% от разницы между экспортными ценами и фиксированной внутренней – 56 000 руб. за 1 т бензина и 50 000 руб. для дизельного топлива. Но условия оказались нефтяникам невыгодными – зимой были периоды, когда это они доплачивали бюджету, так как внутренние цены были выгоднее внешних. И правительство согласилось пересмотреть механизм компенсации, говорил Козак: опустить фиксированные цены до 51 000 и 46 000 руб. за 1 т бензина и дизельного топлива соответственно. В апреле Минфин оценивал, что в этом году на компенсацию нефтяникам придется потратить с учетом нового механизма до 450 млрд руб., а в 2020 г. – и вовсе 1,7 трлн руб.

Но прежде чем начать выплачивать повышенную компенсацию, нужно решить, на сколько увеличится налоговая нагрузка на нефтяников, чтобы снизить потери бюджета, говорят три чиновника. «Без последнего не будет первого», – замечает один из них.

Два чиновника называют камнем преткновения увеличение НДС. Козак и Силуанов договорились поднять его на 75 руб. с 1 т при цене барреля от \$55 до \$80. За счет этого предполагается получить около 90 млрд руб., говорил в апреле директор департамента налоговой и таможенной политики Минфина Алексей Сазанов.

Оба вопроса прорабатываются, отметил представитель Минфина, ведомство направило промежуточный доклад в правительство. Представитель Козака не ответил на запрос «Ведомостей», как и его коллега в Минэнерго. Человек, близкий к министерству, сообщил, что оно направило в Минфин проект закона, но ответа пока не получило. ФАС тоже направила в Минфин предложения по совершенствованию налоговой системы, чтобы она более гибко реагировала на изменения внешней конъюнктуры, сказал начальник управления регулирования топливно-энергетического комплекса и химической промышленности ФАС Дмитрий Махонин. Не сделало этого пока Минэкономразвития, говорит его представитель.

Представители «Роснефти», «Газпром нефти», «Лукойла» и «Сургутнефтегаза» не ответили на вопросы «Ведомостей».

«Получается, что Минфин затягивает выполнение поручения правительства. И за апрель компании не получают повышенную компенсацию, так как не согласованы источники возврата выпадающих доходов бюджета», – констатирует один из чиновников. «Никто не обещал, что компенсацию увеличат уже в апреле», – замечает другой чиновник. Раньше июля поправки о повышении НДС и введении новых акцизов вступить в силу не смогут, а значит, не заработает и новый механизм компенсации нефтяникам, указывает партнер

юрфирмы «Шаповалов Петров» Сергей Шаповалов. Даже если законопроект будет оперативно принят и подписан президентом, то вступить в силу он может только через 30 дней с момента публикации, а действовать начнет лишь с начала следующего месяца, объясняет он. Не известно, удастся ли пересмотреть компенсацию нефтепереработчикам за прошлые месяцы после того, как министерства договорятся об увеличении НДС, указывают собеседники «Ведомостей». Это может потребовать дополнительных договоренностей, замечает один из них.

По действующему пока механизму и исходя из апрельских цен на топливо в России и за рубежом нефтепереработчики должны были получить за прошлый месяц 41,1 млрд руб. компенсации, подсчитал старший консультант ценового агентства Argus Сергей Агибалов, а при новых правилах – 46,4 млрд руб. Затягивая процесс, чиновники уменьшают возможные выпадающие доходы бюджета. В марте Сазанов говорил, что из-за увеличения компенсации нефтепереработчикам бюджет недосчитается в 2019 г. 190 млрд руб., в середине апреля он оценивал потери уже в 150 млрд.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/05/07/801009-neftyanikam-zhdut-kompensatsii>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА СЕВЕРО-ЗАПАДА; УЛЬЯНА ВЫЛЕГЖАНИНА; 2019.05.07; «ЧИЖИК» ПОЛЕТЕЛ; В РФ НАЗВАЛИ РЕГИОНЫ-ЛИДЕРЫ ПО УРОВНЮ РАЗВИТИЯ ГЧП

Национальный центр государственно-частного партнерства огласил итоги рейтинга российских регионов по уровню развития ГЧП в 2018 и 2019 годах. Первое место поделили шесть регионов, в том числе Санкт-Петербург.

Лидирующую позицию по уровню развития ГЧП Северная столица занимала и в прошлогоднем рейтинге. Еще годом ранее город находился на пятом месте. По словам председателя комитета по инвестициям Санкт-Петербурга Романа Голованова, сейчас власти сопровождают порядка 30 ГЧП-проектов высокой социальной значимости, которые находятся на разных стадиях реализации.

Так, благодаря механизмам государственно-частного партнерства в Северной столице заработал знаменитый «Чижик» – первый в России частный трамвай. Пилотная линия, протянувшаяся от Хасанской улицы до Ладожского вокзала, открылась в марте 2018 года. Ежемесячно услугами частной трамвайной линии пользуются более 1,5 миллиона человек. Реализация проекта продолжается. К началу нового учебного года в Красногвардейском районе начнут функционировать два новых маршрута: по Ириновскому проспекту до улицы Передовиков и по улице Потапова до нового трамвайного депо, строительство которого завершится в ближайшее время. Одновременно один из действующих маршрутов продлят по Ириновскому проспекту и Рябовскому шоссе до железнодорожной станции Ржевка.

Как отметил врио губернатора Петербурга Александр Беглов, опыт реализации этого концессионного соглашения позволит в дальнейшем привлекать частные инвестиции в создание трамвайных линий, что выгодно для города. В перспективе подобную модель и новые технологии могут использовать в Колпино, Шушарах, Красном Селе, Рыбацком.

Помимо уже традиционных сфер ГЧП, таких как транспорт и социальная инфраструктура, за прошедший год петербургские власти адаптировали и применили механизм концессионных соглашений для реализации гостиничных проектов.

- Кроме того, социальная инфраструктура развивается в Санкт-Петербурге помимо ГЧП, с помощью имущественных и налоговых льгот, предусмотренных региональным законодательством, – отмечает Роман Голованов. – У подведомственного учреждения «Управление инвестиций» на сопровождении в стадии строительства находятся 64 проекта в социальной сфере. Это объекты образования, здравоохранения, спорта, культуры и искусства.

Вместе с Северной столицей лидерами рейтинга стали Москва, Московская область, Башкортостан, Самарская область и ХМАО-Югра. Не менее важны, по словам экспертов Национального центра ГЧП, и регионы, которые за год смогли существенно улучшить свои позиции. Среди них Вологодская область, поднявшаяся в рейтинге на восемь пунктов -до 29-го места.

В целом же на российском рынке ГЧП в прошлом году стадию коммерческого закрытия прошли 353 проекта – в полтора раза меньше, чем в позапрошлом. Зато объем частных инвестиций, наоборот, вырос: с 247,5 миллиарда рублей в 2017 году до 451,7 миллиарда в 2018-м. Рост произошел в основном за счет двух мегастроек – железнодорожной линии Элегест – Кызыл – Курагино (126,6 миллиарда рублей частных инвестиций) и Северного широтного хода (103 миллиарда).

Сейчас в стране, по оценкам Национального центра ГЧП, к запуску готовится 302 потенциальных ГЧП-проекта. Их потенциальный объем – 1041,1 миллиарда рублей. На стадии инициирования находятся крупные федеральные проекты.

В том числе речь идет о строительстве глубоководного порта в Архангельске.

В перспективе механизмы государственно-частного партнерства могут массово заработать в рамках национальных проектов. Для этого, как полагают эксперты, следует создать прозрачные и понятные правила для финансирования ГЧП-проектов – с учетом особенностей их бюджетного планирования, конкурсных процедур, сроков реализации и отчетности по КРІ. Всего до 2024 года **нацпроектам** потребуется 7,5 триллиона рублей частных инвестиций.

Прямая речь

Михаил Расстригин, **заместитель министра** экономического развития РФ:

- Инструмент государственно-частного партнерства востребован. Об этом говорят и изменения в законодательстве, которые появляются в последнее время. Недавно у нас появилась возможность реализовывать ГЧП-соглашения в сфере информационных технологий.

Такое взаимодействие бизнеса и власти позволяет сбалансировать риски. Сейчас концессионеры стали прибегать к инструментам Фабрики проектного финансирования для привлечения синдицированных кредитов в свои проекты. Это позволяет реализовать гораздо более масштабные начинания, чем раньше, и удешевить проекты.

<https://rg.ru/2019/05/07/reg-szfo/nazvany-regiony-lidery-po-urovniu-razvitiia-gchp.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА СЕВЕРО-ЗАПАДА; ВЕРА ЧЕРЕНЕВА; 2019.05.07; БЕСПИЛОТНИК НА ТРАССЕ; ТРАНСПОРТНЫЕ СИСТЕМЫ В ГОРОДАХ БУДУТ ПРИСПОСАБЛИВАТЬ ПОД МАШИНЫ БЕЗ ВОДИТЕЛЕЙ

Уже через несколько месяцев на дороги страны могут выйти автомобили с отметкой «А», что означает «автономное вождение». Пока беспилотные машины не вписаны в правовое поле, но после 2022 года, когда завершатся первые масштабные эксперименты по использованию робоавтомобилей, можно ожидать кардинальных изменений в ПДД. И хотя эра беспилотников еще не началась, в регионах уже адаптируют автоматизированные системы управления дорожным движением под транспорт будущего.

На пороге перемен

Еще лет десять назад о беспилотных автомобилях в основном дискутировали футуристы. Сейчас будущее транспорта на автопилоте обсуждают уже на уровне правительства России.

- На сегодня все ведущие производители автомобилей заявили, что в 2022-2025 годах они приступают к этапу коммерциализации. То есть речь идет уже не о создании автономных автомобилей, а об их запуске в массовое производство. Так что через три-четыре года такие машины начнут ездить по улицам, – считает заведующий кафедрой транспортных

систем автомобильно-дорожного факультета СПбГАСУ доктор экономических наук Александр Солодкий.

Солодкий подчеркивает: беспилотные автомобили появились не сами по себе, это закономерный этап развития транспортных технологий.

- Раньше это были отдельные экосистемы, живущие каждая сама по себе. Сегодня уровень развития телекоммуникационных технологий становится таким, что это все можно развивать как единый комплекс, что сразу дает другое качество решения и управления транспортной инфраструктурой, – говорит эксперт.

Умнеют все. Прототипы автоматизированных систем управления дорожным движением появились еще в восьмидесятые годы прошлого века, и изначально они могли синхронизировать работу светофоров лишь на одной-двух улицах. Сейчас, например, только в Петербурге к городскому центру управления дорожным движением подключено 1040 из 1643 светофоров.

Совершенствуются навигационные системы. Если еще десять лет назад на въездах в Петербург дежурили хваткие ребята, которые обещали за небольшую сумму показать наиболее короткий маршрут по городу, то сейчас такая схема в принципе ушла в прошлое. Высокий уровень автоматизации наблюдается и в самих машинах. Автомобили уже паркуются самостоятельно. Следующий этап – они начнут самостоятельно ездить по улицам.

И здесь главный вопрос – как будет организован этот процесс.

Цепи светофоров

В Петербурге сейчас модернизируется городская система управления дорожным движением. Как отметил замдиректора по развитию дирекции по организации транспортных систем Петербурга Дмитрий Зайченков, стратегическая цель всех нововведений – подготовить городские улицы к движению беспилотных авто.

Это заявление прозвучало на IV Международной научно-практической конференции «Транспортное планирование и моделирование», проходившей в СПбГАСУ. Два дня на площадке вуза ведущие специалисты по транспортному планированию обсуждали практические аспекты внедрения машин с автономным управлением.

- Мы для себя видим задачу создать такую инфраструктуру, которая не будет зависима от производителей транспортных средств, – говорит Зайченков.

Основной принцип, по которому выстроены все городские проекты, следующий: автомобиль может ехать по такому маршруту и с такой скоростью, с какой решит водитель.

Но если водитель выберет определенный маршрут и будет следовать с определенной скоростью, он попадет в зеленую волну и максимально быстро доедет из точки А в точку Б.

Определенные успехи есть. Так, в прошлом году во время ЧМ по футболу для общественного транспорта была выработана специальная система приоритета, которая позволила по всем 11 маршрутам, перевозившим болельщиков, повысить среднюю скорость на 36 процентов. В 2015 году был изменен алгоритм работы светофоров на Васильевском острове, благодаря этому удалось значительно увеличить скорость движения автомобилей на данной территории.

Чтобы система заработала на всех улицах и в постоянном режиме, требуется масштабная модернизация городской транспортной инфраструктуры. Так, к центру управления дорожным движением должны быть подключены 100 процентов светофоров, увеличено число видеокамер.

В принципе, все эти мероприятия нужны не только для беспилотников, внедрение интеллектуальных систем управления дорожным движением может снизить число пробок и увеличить скорость автомобильного потока.

Испытание трассой

Пока в Петербурге рассматривают возможность подключения к действующим автоматизированным системам АСУДД дополнительных камер и светофоров, в соседней Ленобласти всю готовятся к эксперименту по беспилотному движению на трассе «Скандинавия». К 2021 году **Росавтодор** намерен создать здесь инфраструктуру для беспилотного движения. Аналогичная работа ведется и в Финляндии, таким образом, уже через два года машины на автопилоте должны иметь возможность пересекать государственную границу.

Беспилотное движение откроют и на участке М-11 платной дороги, которая свяжет Москву и Петербург.

Для ряда регионов СЗФО развитие инфраструктуры для беспилотного транспорта пока не особенно актуально. Причина банальна – отсутствие связи. Дело в том, что те же светофоры или камеры в АСУДД подключены к интернету; в тех районах, где его нет, система работать не может. Точно так же и уже созданные робоавтомобили не могут без интернета, ведь они ездят по навигаторам и обмениваются между собой информацией о дорожной обстановке и состоянии автомобиля.

Но экспертное сообщество пока не видит в площади покрытия интернетом серьезного сдерживающего фактора для развития. С большой вероятностью первые такие машины появятся именно в Москве и Петербурге, где со связью все в порядке. И уже потом распространятся в других регионах.

Достаточно одного пикселя

Больше всего вопросов у специалистов вызывает то, как автомобили с автономным вождением будут уживаться с привычными машинами в одном транспортном потоке.

С одной стороны, беспилотный автомобиль предсказуем, он следует по заданному маршруту. С другой – системы, устанавливаемые в таких автомобилях, пока не могут сравниться с человеческим глазом и мозгом. Как отреагирует автопилот на яму на дороге или на автохама, пока неизвестно, таких испытаний не проводилось.

Но, как говорит заместитель генерального директора по интеллектуальным транспортным системам и АПК «Безопасный город» Роман Душкин, уже известно, что ахиллесова пята существующих беспилотников – это система освещения. Эксперт полагает, что перед запуском на рынок беспилотные автомобили необходимо оборудовать сенсорами, работающими вне светового диапазона.

Еще одна особенность компьютерного зрения – это оптические иллюзии. Беспилотные автомобили считывают информацию с дорожных знаков, анализируя каждый пиксель. Достаточно пешеходу надеть футболку с принтом, в котором машина прочитает дорожный знак, – появляется риск наезда на человека. Эксперт отмечает: прежде чем допускать беспилотные машины на улицу, такие вопросы должны быть решены.

<https://rg.ru/2019/05/07/reg-szfo/na-severo-zapade-transportnye-sistemy-gotoviat-k-mashinam-bez-voditelej.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИВАН ПЫШЕЧКИН; 2019.05.07; ШТРАФ ЗА ПРЕВЫШЕНИЕ СКОРОСТИ ПРЕДЛОЖИЛИ ПРИВЯЗАТЬ К ДОХОДУ НАРУШИТЕЛЕЙ

Столичный Центр организации дорожного движения (ЦОДД) выступил с предложением сделать штраф за превышение скорости зависимым от дохода или стоимости автомобиля нарушителя. Такую идею в эфире радиостанции «Говорит Москва» озвучил заместитель руководителя ведомства Александр Евсин.

«Во многих странах штрафы за нарушение скоростного режима очень высокие. Самое хорошее было бы привязать штраф к уровню дохода, который можно узнать в налоговой. Или к стоимости автомобиля, как маркеру, чем владеет. Особенно в условиях расслоенности: для кого-то 3 тысячи рублей – это ерунда, для кого-то весомая часть его дохода», – сказал Евсин.

Эксперты, с которыми пообщалась «РГ», к такому предложению относятся скептически. «С одной стороны, это здоровая инициатива. Такая практика существует во многих странах мира. Но мера обычно применяется при серьезных превышениях скорости. Например, один из руководителей компании Nokia несколько лет назад проехал по Хельсинки со скоростью 100 км/ч при разрешенных 50 км/ч. В результате, сумма штрафа составила почти 100 тысяч евро. Но речь идет о странах с достаточно высокими средними доходами и прозрачной налоговой системой, где четко отслеживаются доходы населения. А нам бы сначала сегодняшние законы научиться исполнять – сделать наказание неотвратимым. Ни Москва, ни Россия к такой мере пока не готовы», – рассказал «РГ» автоэксперт и партнер аналитического агентства «Автостат» Игорь Моржаретто. Другие специалисты уверены, что есть и более эффективные способы дифференцировать размер штрафов.

«Я не думаю, что это хорошая идея. Гораздо правильнее было бы создать повышенный коэффициент для злостных нарушителей. Если постоянно превышаешь скорость – будешь больше платить», – поделился своим мнением автоэксперт Сергей Бургазлиев.

<https://rg.ru/2019/05/07/shtraf-za-prevyshenie-skorosti-predlozhili-priviazat-k-dohodu-narushitelej.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; СЕРГЕЙ ЖУКОВ; 2019.05.07; СОБЯНИН: РАЗВЯЗКА МКАД С УЛИЦЕЙ ГЕНЕРАЛА ДОРОХОВА ОТКРОЕТСЯ В ЭТОМ ГОДУ

По его словам, в программу реконструкции в столице включено 20 транспортных развязок, 14 из которых уже готовы. Еще две возводятся, и четыре – на пересечении с Алтуфьевским шоссе, Липецкой улицей, Осташковским шоссе, улицами Верхние Поля и Капотня – находятся в стадии проектирования. «Это сложнейшие инженерные сооружения, – пояснил Сергей Собянин. – Тем не менее они серьезно могут разгрузить МКАД и вылетные магистрали города».

В числе строящихся и транспортная развязка в районе улицы Дорохова. Реконструкция здесь идет с февраля прошлого года. По словам строителей, объект готов на 60 процентов: сейчас переносятся инженерные коммуникации и строятся очистные сооружения. Все работы закончатся в этом году. Не исключено, что уже ко Дню города, уточнил представитель компании-подрядчика Виктор Коротин.

Развязка, считает глава города, должна решить дорожные проблемы жителей Солнцево. Здесь на пересечении с МКАД вместо эстакады «клеверного» типа появится новая развязка с направленными съездами – потоки автомобилей пересекаться больше не будут. Водители смогут выезжать с улиц Генерала Дорохова и Торговой на внешнюю и внутреннюю стороны кольцевой автодороги и обратно. Планируют расширить до шести полос и Торговую улицу, соединить с Княжеской улицей и обустроить разворот для общественного транспорта. На последнем этапе запланировано благоустроить прилегающую территорию, на которой разобьют газоны, высадят деревья и кустарники.

По данным столичной мэрии, всего в городе в этом году построят около 70 километров дорог, 20 искусственных сооружений и 12 пешеходных переходов. Помимо развязки на улице Генерала Дорохова и МКАД строители, например, планируют закончить тоннель под Калужским шоссе и многоуровневой транспортной развязкой в районе ТПУ «Столбово», балочный мост через канал имени Москвы, путепровод через Курское направление МЖД и ж/д эстакаду по Павелецкому направлению.

<https://rg.ru/2019/05/07/reg-cfo/sobianin-razviazka-mkad-s-ulicej-general-dorohova-otkroetsia-v-etom-godu.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2019.05.07; ЗНАКИ СТРОГОЙ ОТЧЕТНОСТИ; КТО И КАК БУДЕТ ИЗГОТАВЛИВАТЬ АВТОМОБИЛЬНЫЕ НОМЕРА

Автомобильные регистрационные знаки будут изготавливать как для регистрационных подразделений ГИБДД, так и для автовладельцев. Порядок их изготовления прописан в проекте постановления правительства, который размещен для общественного обсуждения на портале нормативных правовых актов regulation.gov.ru.

Напомним, что с 4 августа вступает в силу закон о регистрации транспортных средств. В нем прописано, что ГИБДД будет только присваивать номера автомобилям при регистрации. А изготавливать знаки автовладельцы станут сами в специализированных организациях на основании регистрационных документов. Впрочем, сейчас в этот уже принятый, но не вступивший в силу закон, подготовлены поправки. В соответствии с ними, у ГИБДД сохранится обязанность выдавать знаки, но только тем, кто проживает в том же регионе, где находится регистрационное подразделение. Связано это с тем, что только в 11 субъектах, включая Москву, Подмоскovie, Татарстан, Санкт-Петербург, Калужскую область, достаточное количество пунктов изготовления номеров. В остальных – их явная нехватка.

Учитывая это, в новом постановлении прописано, что юридические лица и индивидуальные предприниматели изготавливают знаки не только для автомобилистов на основании их регистрационных документов, но и для регистрационных подразделений на основании контрактов для обеспечения нужд территориальных органов МВД России. Сейчас знаки закупаются централизованно, и после распределяются по подразделениям.

Изготавливать производители будут все типы знаков, на которые у них есть свидетельство об утверждении образца спецпродукции. Ведь вместе с законом о регистрации вступает в силу и новый ГОСТ на регистрационные знаки, который предполагает возможность изготовления знаков уменьшенного размера для мотоциклов, а также другой формы – для автомобилей японского и американского производства.

Изготовленные знаки подлежат обязательному учету в МВД. Кроме того, сами изготовители должны быть внесены в реестр, который ведет МВД. Так как речь идет о спецпродукции, то в постановлении прописаны и требования к помещению, где знаки изготавливают.

Напомним также, что присваивать номера ГИБДД будет с кодом региона, в котором проживает собственник автомобиля.

<https://rg.ru/2019/05/07/razrobotan-poriadok-izgotovleniia-avtomobilnyh-nomerov.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИРИНА БЕЛОВА, НИКОЛАЙ ГРИЩЕНКО, ОЛЬГА ДМИТРЕНКО, КСЕНИЯ ДУБИЧЕВА, ЕЛЕНА МАЦИОНГ; 2019.05.08; ПЕРЕДАЙТЕ ЗА ПРОЕЗД; КОРРЕСПОНДЕНТЫ «РОССИЙСКОЙ ГАЗЕТЫ» ПРОВЕРИЛИ В РЕГИОНАХ ЦЕНЫ НА ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) проверяет в регионах цены на проезд в общественном транспорте. Поводом стал поток жалоб на их резкий рост. Например, в Екатеринбурге с 1 мая проезд на метро вырос сразу на четыре рубля – с 28 до 32. Власти объясняют это тем, что нужны были деньги на новые вагоны. Насколько это обоснованно, предстоит проверить сотрудникам ФАС.

В том, что сегодня происходит на региональных рынках общественных перевозок, разбирались и корреспонденты «Российской газеты». По их сообщениям, цены на проезд в общественном транспорте по стране в целом варьируют в диапазоне 23-30 рублей. А если пересчитать, сколько поездок может купить житель региона на среднюю зарплату, лидером будет Ямал. При среднем заработке почти 100 тысяч рублей и цене билета в автобусе Салехарда 25 рублей это будет самая низкая цена проезда.

Есть два подхода к ценообразованию на общественном транспорте. Первый: регулируемые тарифы. Это когда их устанавливают власти. Большая тема – споры ведомств, назначающих цены, и перевозчиков. Последние возмущаются, что рост тарифов не успевает за ценами на топливо, запчасти и прочее. К тому же большую часть пассажиров составляют льготники. Они платят меньше, а компенсируют затраты власти часто опозданием.

В этом году в Самаре решились на повышение. И цены на проезд выросли с 25 до 28 рублей. До этого они не менялись три года. «Но сейчас себестоимость перевозки одного пассажира в наземном транспорте составляет уже 29 рублей, а в метро – более 65», – отметил глава городского департамента транспорта Сергей Маркин. Получается, стоимость проезда для населения значительно отстает.

Повышение цен за проезд в метро власти Екатеринбурга объяснили тем, что иначе им просто неоткуда взять деньги на ремонт старых и покупку новых составов. Один состав стоит 250 миллионов рублей, и без вложений пассажиров не обойтись. Но мэр Екатеринбурга Александр Высокинский пообещал, что цены на другие виды транспорта не изменятся. Трамвай, автобус и троллейбус, как и прежде, будут стоить 28 рублей. Кстати, столько же стоит проезд в Нижнем Новгороде. В Петербурге – 40 рублей, Москве – 55 рублей.

Второй подход к ценообразованию на общественном транспорте: нерегулируемые тарифы. Это когда их определяет сам перевозчик. Главная проблема: потянут ли люди такие цены. А то поднимешь тарифы до небес – люди перестанут пользоваться твоими автобусами. Уйдут к другим перевозчикам. В некоторых регионах в коммерческих маршрутках даже вводят «плавающие» цены в зависимости от времени суток. Или привлекают клиентов интересными предложениями. Один из нижегородских частных перевозчиков предлагает купить проездной на месяц по цене 700 рублей за неограниченное количество поездок. Для многих это довольно выгодно. В ином случае этих денег хватило бы всего на 25 поездок. В Ростовской области тоже есть нерегулируемые тарифы – на пригородных и междугородных маршрутах Ростова-на-Дону. «Цель – повысить рентабельность автопредприятий и создать здоровую конкуренцию между перевозчиками, – сообщили «РГ» в **минтранс** Ростовской области. Получилось. И на большей части маршрутов по-прежнему применяются цены, утвержденные региональной службой по тарифам. Получается, сам рынок отрегулировал их до разумно приемлемых. Наверное, не всем регионам так повезло. Но признаться, там, где побывали корреспонденты «РГ», жалоб на высокий рост тарифов немного. Где идет проверка ФАС, по понятным причинам, неизвестно.

Комментарий ФАС

В ФАС поступили жалобы из многих регионов России на рост стоимости проезда в общественном транспорте на 25 процентов и более, сообщили «РГ» в службе. В настоящее время в центральный аппарат ФАС России начали поступать результаты анализа региональных рынков автобусных сообщений, проводится дальнейшая работа по анализу полученных результатов.

«ФАС совместно с **минтранс**ом планируют разработать меры как организационного, так и законодательного характера, направленные на обеспечение максимально широкой и доступной сети комфортного общественного транспорта. Кроме того, считаю необходимым жестко бороться с нелегальными перевозчиками. Нам нужна здоровая конкуренция безопасных перевозчиков», – прокомментировал заместитель руководителя ФАС Александр Редько.

Как вам это?

Михаил Блинкин, директор Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ «Высшая школа экономики»:

- Во всем мире общественный транспорт существует и развивается на деньги налогоплательщиков. Помимо обновления подвижного состава (а это у нас в регионах, за исключением крупных городов, происходит крайне редко, так как новые автобусы, троллейбусы, трамваи, я уж не говорю о вагонах метро и электричек, стоят дорого), нужно еще повышать зарплату водителям. Иначе как мы будем говорить о безопасности перевозок?

Там, где существуют адекватные, высокооплачиваемые рабочие места, нет проблем с повышением стоимости оплаты проезда. Нельзя сказать, что люди не замечают роста цен. Замечают. Но они так остро не реагируют, как в тех регионах, где очень низкие зарплаты. Соответственно, любой рост цен даже на рубль будет восприниматься в штыки.

Рецепт региональным властям тут один – создавать, о чем постоянно говорит наш президент, достойные высокооплачиваемые рабочие места для населения. Тогда напряженность снимется сама собой.

Александр Сафонов, проректор Академии труда и социальных отношений:

- Регулирование цен на общественный транспорт – это, пожалуй, одна из главных проблем муниципальных властей во всех странах. Жители, пользующиеся городским или сельским транспортом, хотят его развития и стабильности цен, а власти – его рентабельности. Но сочетание первого и второго – это, скорее, исключение из правил.

Очень часто муниципалы рассматривают вопросы транспортного обслуживания как самостоятельную, оторванную от других сторон жизни проблему. Но это глубочайшее заблуждение.

Не секрет, что многие наши сограждане прибегают к общественному транспорту из-за его дешевизны и невозможности использовать личные транспортные средства. Поэтому надо понимать, что это социально значимые услуги и они должны находиться под особым контролем. Транспорт – это коммуникации. Коммуникации человека и рабочего места. Это средство развития детей, которых надо возить в школу, на спортивные секции, в театр. Поэтому нельзя смотреть на цену билета только через призму рентабельности.

Лишите гражданина права на доступный транспорт и считайте после этого дополнительные расходы на пособия по безработице, материальную помощь семьям безработных. Отмените общественные маршруты в труднодоступные населенные пункты и тогда считайте расходы на доставку продуктов и услуг туда. Поэтому цена на общественный транспорт должна дотироваться и занимать в расходах семей не больше 10 процентов от модального дохода в данном регионе.

<https://rg.ru/2019/05/07/reg-urfo/korrespondenty-rg-proverili-ceny-na-obshchestvennom-transporte-v-regionah.html>

РГ-НЕДЕЛЯ; ИВАН ПЫШЕЧКИН; 2019.05.07; ДВА КОЛЕСА ПАРА; ВЕЛОСИПЕДЫ И ЭЛЕКТРОСАМОКАТЫ НАПРОКАТ: ЧТО БЫСТРЕЕ И ДЕШЕВЛЕ?

Этим летом в столице напрокат можно взять и обычные велосипеды, и электросамокаты. В начале июня откроется и аренда более серьезной техники – электроскутеров. Весь же велопарк с 2013 года, когда в Москве впервые открылась аренда велосипедов, увеличился более чем в 9 раз – с 550 до 5120. Выросло и число поездок: с 78 тысяч до 4,25 миллиона (в 2018 году). В этом сезоне, по прогнозам, москвичи прокатятся на байках уже почти 6 миллионов раз. Насколько удобно передвигаться по городу на двух колесах и как можно сэкономить на прокате, узнавал обозреватель «РГ».

Вместо метро

Говорить о том, что в городе хорошо развита велоинфраструктура, можно только в случае, если из центра мегаполиса можно безопасно и комфортно добраться на двух колесах до спальных районов. В качестве эксперимента беру прокатный велосипед прямо у стен редакции, на улице Правды, и выдвигаюсь в сторону дома, на Преображенскую площадь.

Расстояние – примерно 14 км. Маршрут я выстроил не самый прямой (ехать по Третьему кольцу просто опасно, к тому же вдоль него слишком много подземных переходов на пересечении с трассами), так что решил пробираться к себе через ВДНХ.

Первые 2 км пролетаю под горочку по Бутырской улице. Сначала еду по выделенной полосе для общественного транспорта, но после того, как меня пару раз обогнали автобус и троллейбус, проехав буквально в одном сантиметре от руля, я все-таки вернулся на тротуар.

Относительно безопасно ехать по выделенке можно со скоростью потока на легком шоссейном велосипеде в шлеме и велокостюме. Вес хорошего шоссейника обычно составляет 7-10 кг, а прокатный от «Велобайка» весит аж 25 кг. Попробуй разгонись на таком! Хотя смельчаки все-таки находятся – по дороге я заметил несколько прокатчиков, которые передвигались по этим полосам.

Поворачиваю на Новодмитровскую улицу и упираюсь в железнодорожный переход. Пропускаю два поезда и продолжаю двигаться на восток, в сторону ВДНХ. Велодорожек тут нет, и следующие 5 км проходят по тротуарам, где то и дело приходится спешиваться, чтобы переносить байк с бордюра на бордюр. На станции у «Проспекта мира» паркую велосипед и меняю его на другой, чтобы не доплачивать за лишнее время. По моему сезонному абонементу за 1800 рублей можно кататься до самого осеннего закрытия велопроката. Бесплатно можно ездить один час, но есть и более дешевые абонементы, где включено 45 или 30 минут. Если продолжить колесить, то деньги автоматически спишут с карты по принципу чем дольше, тем дороже (30 руб. до 1 часа, 100 руб. до 2 часов, 450 руб. до 3 часов и так далее). Поэтому выгоднее всего просто завершить поездку и сразу начать новую в границах бесплатного времени – тогда за весь сезон можно вообще ничего не доплачивать сверх абонемента.

Оставшуюся часть пути по улице Космонавтов, Ростокинскому проезду и Краснобогатырской улице я преодолел за 40 минут, а всего на дорогу ушло примерно 75 минут. На метро же я добираюсь до дома около 45 минут. Учитывая, что на велосипеде ты дышишь свежим воздухом и делаешь неплохую разминку, на эти полчаса можно вполне закрыть глаза.

А вот отсутствие велоинфраструктуры в спальных районах дает о себе знать: к концу сравнительно небольшой дистанции отдаешь все силы, так как то и дело тащишь велосипед на себе по переходам и высоким бордюрам. Если уж мне, молодому парню, с такой нагрузкой справиться непросто, то людям старшего поколения о длительных велопоездках в формате «дом – работа – дом» нечего и думать (если они, конечно, не спортсмены со стажем). Очень надеюсь, что хотя бы в следующем сезоне «Велобайк» представит более легкие велосипеды – это был бы настоящий подарок.

Колесим по дорожкам

Куда безопаснее и быстрее передвигаться на байке по велодорожкам. Есть в Москве и эти уголки «велорая» – например, Бульварное кольцо. Здесь для райдеров даже установлены свои светофоры. В этом сезоне я проезжал по нему на арендном велосипеде несколько раз, и разница чувствуется сразу – крутить педали не мешают ни машины, ни пешеходы. Правда, некоторые водители все равно нарушают правила и объезжают пробки по велополосе.

«В этом году планируем открыть еще порядка 10-15 километров велодорожек и велополос», – рассказал советник главы столичного департамента транспорта Алексей Митяев. По его словам, сейчас в Москве всего 780 км таких «велолиний». Правда, выделенные полосы для общественного транспорта сюда тоже входят – их в городе 334 км. Как показал мой опыт, ездить по ним очень опасно – может затянуть струей воздуха под пролетающий рядом автобус или такси. А по выходным значительная часть выделенок вообще открыта для всех машин – получается, что просто едешь по дороге без всяких преимуществ.

Так что хотелось бы в Москве видеть побольше велодорожек, особенно в спальных районах. В Берлине сейчас, например, их протяженность составляет порядка 2,5 тысячи км. Даже если город застынет на этом уровне развития велоинфраструктуры, Москве с ее темпами развития байк-среды придется догонять немецкую столицу больше 100 лет.

Дави на газ

Те, кто крутить педали не любит, могут легко арендовать для городских поездок электросамокат. Процедура регистрации в сервисе такая же простая, как и у велосипедов. В этом году москвичам будет доступно более 10 тысяч таких транспортных средств – в 2 раза больше, чем байков. Но стоит это удовольствие куда дороже. Пока есть всего два тарифа (компания «Делисамокат») – 5 руб./минута и 250 руб./час. Если каждый день ездить от метро до работы на самокате и обратно, то стоять это будет порядка 300 рублей (если заложить среднее время поездки 30 минут). А это уже 1,5 тысячи в неделю и 6 тысяч в месяц. Дороговато для транспорта на каждый день!

Зато ездить на таких самокатах – одно наслаждение. Можно проколесить несколько десятков километров, объехать весь центр и нисколько не устать. К тому же они намного уже велосипедов, и маневрировать между пешеходами на тротуаре намного легче. Чтобы убедиться в их скорости, решил посоревноваться с другом, который поехал на прокатном байке. Дистанция небольшая – от Трубной площади до Тверской и обратно. Эти 2,5 км я преодолел в два раза быстрее. Потом мы поменялись колесами, и результат опять оказался не в пользу велосипеда. Так что на электросамокате ездить по столице быстрее и удобнее, но только вот кошелек может сильно пострадать.

Между тем, когда сдавал самокат, обратил внимание на собравшихся возле станции людей, которые никак не могли начать аренду. «Приложение говорит, что у меня недостаточно средств на карте, хотя деньги там есть. По телефону поддержки помочь так и не смогли», – рассказал мне Роман Иванов, приехавший погостить в Москву на несколько дней из Петербурга. У Ирины Лебедевой другая проблема: «QR-код не читается, поэтому я не могу взять самокат. В поддержке обещают разобраться, но сегодня я, видимо, не покатаюсь», – огорчается девушка. По моим наблюдениям, с разными проблемами сталкивались примерно половина желающих покататься на самокате, хотя лично у меня получилось взять его с первого раза.

<https://rg.ru/2019/05/07/reg-cfo/velosipedy-i-elektrosamokaty-naprokat-cto-bystrye-i-deshevle.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; РОМАН КИЯШКО; 2019.05.07; В ГРОЗНОМ ЗАРАБОТАЛО ПЕРВОЕ НА КАВКАЗЕ ТАКСИ ДЛЯ ЖЕНЩИН

На улицах Грозного появилось первое такси для женщин. Проект получил название «Мехкари», что в переводе с чеченского означает «девушки».

Как рассказала «РГ» руководитель компании Мадина Цакаева, пока на линию вышли пять машин. С увеличением спроса их число возрастет до 20 автомобилей. Все водители только женщины, кроме того, заявок от мужчин операторы принимать не будут.

На реализацию нового сервиса потребовалось 13 миллионов рублей. 2,5 миллиона вложили инициаторы проекта, а оставшуюся сумму компенсировал инвестиционный фонд.

По мнению Мадины Цакаевой, такие автомобили нужны, так как в Чечне женщины, бывает, отказываются от поездок в такси по религиозным мотивам: они не могут находиться в одном авто с чужим мужчиной. По той же причине не встретишь в Чечне и таксисток.

- Не все могут позволить себе ездить с мужчинами-таксистами: это противоречит как нормам ислама, так и личным принципам. Я сама женщина и знаю о проблеме не понаслышке, такой сервис необходим, – поясняет Цакаева.

Машины оснастили детскими креслами и кондиционером, а водители говорят не только на русском и чеченском языках, но и на английском. Кроме того, клиенты смогут точно узнать, какой водитель за ними приедет, все детали и маршрут предстоящей поездки. Если сервис станет успешным, его распространят на всю республику, а потом и на соседние регионы – Ингушетию и Дагестан.

<https://rg.ru/2019/05/07/reg-skfo/v-groznom-pervoe-taksi-dlia-zhenshchin.html>

ТАСС; 2019.05.07; ИНВЕСТИЦИИ В РАЗВИТИЕ ВСЖД СОСТАВЯТ В 2019 ГОДУ 54 МЛРД РУБЛЕЙ

На реализацию инвестиционной программы ОАО «РЖД» в границах Восточно-Сибирской железной дороги (ВСЖД, филиал ОАО «РЖД») предусмотрено 54 млрд рублей в 2019 году, следует из сообщения магистрали.

Тридцать млрд из этой суммы будут направлены на проекты государственного значения по развитию Восточного полигона.

В течение текущего года будут выполняться строительно-монтажные работы на 88 объектах.

С целью увеличения грузопотока планируется ввести в эксплуатацию более 45 км новых вторых путей на участках БАМа, открыть движение по перегонам Лена – Восточная – Предленский (в том числе по новому мосту через реку Лена) и Дельбичинда – Дабан (по новому Байкальскому тоннелю). Также предполагается осуществить техническое перевооружение 10 объектов электроснабжения и выполнить реконструкцию трех станций – Вихоревка, Байроновка, Мегет.

По инвестиционному проекту «Модернизация БАМа и Транссиба», второй этап которого рассчитан на 2019-2023 годы, продолжаются проектно-изыскательские работы. На эти цели выделено более 2 млрд рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/6408391>

ТАСС; 2019.05.07; РЖД ЗАПУСТЯТ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ «ЛАСТОЧКИ» МЕЖДУ МОСКВОЙ И ПЕТЕРБУРГОМ НА МАЙСКИЕ ПРАЗДНИКИ

РЖД направят дополнительные «Ласточки» между Москвой и Санкт-Петербургом в майские праздники, сообщается в пресс-релизе компании.

«Учитывая высокий спрос пассажиров на поездки в майские праздники, РЖД назначает 8, 9, 11 и 12 мая дополнительные электропоезда «Ласточка» между Москвой и Санкт-Петербургом. Поезда будут курсировать сдвоенными составами (10 вагонов)», – говорится в сообщении.

В частности, из Москвы в Санкт-Петербург электропоезда назначены на 8 и 11 мая. Они будут отправляться из Москвы в 16:53 мск и прибывать в Петербург в 0:21 мск 9 мая.

Кроме того, 9 и 11 мая поезда, следующие из Санкт-Петербурга в Москву, будут отправляться из Петербурга в 13:58 мск и 15:26 мск соответственно и прибывать в столицу в 21:52 мск и 23:33 мск.

В РЖД отметили, что продажа билетов на дополнительные «Ласточки» уже открыта, напомнив, что для различных категорий пассажиров действуют специальные тарифные предложения.

<https://tass.ru/ekonomika/6410223>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.07; ПОЕЗДА «АЛЛЕГРО» НЕ БУДУТ КУРСИРОВАТЬ МЕЖДУ ПЕТЕРБУРГОМ И ХЕЛЬСИНКИ 3 АВГУСТА ИЗ-ЗА РЕМОНТА ПУТЕЙ

Скоростной поезд «Аллегро» не будет курсировать между Петербургом и Хельсинки (Финляндия) 3 августа 2019 года из-за ремонтных работ, сообщает пресс-служба Октябрьской железной дороги (филиал ОАО «РЖД»).

Отмена связана с ремонтными работами на инфраструктуре железных дорог Финляндии.

Как сообщалось ранее, в связи с ремонтными работами также отменены все скоростные поезда «Аллегро» отправлением 22 июня, как из Санкт-Петербурга, так и из Хельсинки. При этом с 10 по 20 июня 2019 года из-за ремонтных работ на пути следования поезд будет отправляться на пять минут раньше с Финляндского вокзала.

«Аллегро» курсирует между Санкт-Петербургом и Хельсинки с декабря 2010 года. Поезд является совместным проектом «Российских железных дорог» и финского государственного железнодорожного концерна VR Group.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.07; РЖД ВИДЯТ ПЕРСПЕКТИВЫ ДЛЯ КОНТРЕЙЛЕРОВ НА МАРШРУТАХ ИЗ МОСКВЫ В НОВОСИБИРСК И КАЛИНИНГРАД, НА ЮГЕ РФ

Центр фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО) ОАО «Российские железные дороги» определил наиболее перспективные направления для развития контейнерных перевозок груженых фур на вагонах.

В их числе – маршруты из Москвы в Екатеринбург, Новосибирск, Красноярск, Иркутск, Забайкальск и обратно, между Краснодаром и Сочи, а также между Калининградом и Москвой транзитом через Литву и Белоруссию, сообщил в интервью корпоративному изданию РЖД начальник управления по координации транспортно-логистической деятельности ЦФТО Николай Досегаев.

«(В качестве первоочередных – ИФ) можно выделить Москва-Новосибирск, Краснодар-Сочи и Калининград-Москва», – добавил он. «Поиск перспективных направлений мы осуществляем непосредственно с потенциальными клиентами, исходя из их грузовой базы и потребностей. Говорить об отсутствии интереса у них не приходится», – уточнил менеджер.

«Контейнерные перевозки – это не конкуренция с автомобильным транспортом за новые объемы перевозок, а взаимовыгодное сотрудничество. Высококонкурентные рынки требуют оптимизации издержек, а правильно организованная логистика – один из инструментов. Здесь получают выгоду все – ритейлеры, автомобильные перевозчики и железнодорожники. Ж/д транспорт с его стабильностью вместе с преимуществами автотранспорта в маневренности и оперативности позволяет предоставить по многим критериям оптимальный сервис по доставке», – подчеркнул Н.Досегаев.

Он напомнил, что работа над проектом ведется в рамках созданной в компании рабочей группы, в состав которой, помимо специалистов ж/д холдинга, входят потенциальные пользователи сервиса. С конца 2018 г. на коммерческих условиях проводятся пилотные контейнерные перевозки по маршруту Орехово-Зуево – Клещиха (Новосибирск) и обратно в составах контейнерных поездов.

Эти перевозки позволяют отработать технологию погрузки и выгрузки, крепления автомобильных транспортных средств на специализированных платформах «дочки» «Российских железных дорог» – АО «Федеральная грузовая компания», а также документальное оформление перевозок, выявить основные преимущества и недостатки для их устранения, чтобы сделать продукт более совершенным и привлекательным, отметил менеджер.

«Опытные перевозки показывают, что скорость доставки делает продукт конкурентоспособным. Время в пути составляет в среднем от 3 до 3,5 суток. В планах РЖД – продолжить практику (таких сервисов – ИФ) в контейнерных поездах и с других станций московского узла до момента выпуска нового подвижного состава в объеме, необходимом для формирования целого маршрута (состава – ИФ)», – заключил он.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.07; СПИСАНИЯ ПОЛУВАГОНОВ В 2019-25 ГГ. НЕ ПРЕВЫСЯТ 30 ТЫС. ШТ. – ПЕРВЫЙ ЗАМГЛАВЫ ФГК

Российский парк полувагонов значительно омолодился в результате массового обновления подвижного состава в 2015-2017 гг., поэтому в 2019-2025 гг. следует ожидать списания в общей сложности не более 30 тыс. вагонов, считает первый замглавы «дочки» ОАО «Российские железные дороги» – АО «Федеральная грузовая компания» (ФГК) – Леонид Воронин.

«При этом масштабный вывод полувагонов из эксплуатации на уровне более 25 тыс. ежегодно начнется с 2026 г.», – заявил топ-менеджер в интервью корпоративному изданию РЖД.

По его словам, пик приобретения полувагонов пришелся на 2018 г., и дальнейший объем закупок будет зависеть от динамики погрузки и «расшивки» участков ж/д сети с ограниченными пропускными способностями. «Внимание (операторов полувагонов – ИФ) обращено на мировой рынок угля, цены на котором снижаются, и это грозит сокращением роста экспорта, а значит, и потребности в новых вагонах», – отметил Л.Воронин.

«Динамика ставок такого подвижного состава циклична и имеет достаточно высокую волатильность (минимальная и максимальная ставка в цикле отличаются в несколько раз). В прошлом году мы ожидали, что в ближайшее время дефицит на рынке снизится и даже возникнет легкий профицит, что, вероятно, привело бы к коррекции», – также сказал он.

Л.Воронин напомнил, что в 2019 г. ФГК планирует приобрести 10 тыс. полувагонов, 1 тыс. универсальных и 300 контрейлерных платформ, при этом до 2021 г. компания намерена закупить 30 тыс. полувагонов. «В целом мы считаем, что потребность операторов и, соответственно, производство вагоностроителей будут смещаться в сторону специализированного подвижного состава», – добавил топ-менеджер.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.07; ФГК ЖДЕТ СОХРАНЕНИЯ В РФ В 2019-25 ГГ. НЕЗНАЧИТЕЛЬНОГО ПРОФИЦИТА КРЫТЫХ ВАГОНОВ

«Дочка» ОАО «Российские железные дороги» – АО «Федеральная грузовая компания» (ФГК) – ожидает сохранения в РФ незначительного профицита крытых вагонов в 2019-2025 годах.

«Несмотря на прогнозируемый на рынке рост производства грузов, традиционно перевозимых (в этом виде подвижного состава – ИФ), средний темп снижения погрузки ожидается на уровне 1,7% в связи со значительным давлением сектора контейнерных и автомобильных перевозок», – заявил первый замглавы ФГК Леонид Воронин корпоративному изданию РЖД.

«Федеральная грузовая компания» – один из крупнейших владельцев грузовых вагонов в РФ (около 134 тыс. в эксплуатации по состоянию на 27 марта, в том числе полувагоны, крытые вагоны, платформы, цистерны). Оператор был создан в ходе реформы железнодорожного транспорта страны на базе парка РЖД. Имеет представительство в Казахстане.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСЕЙ МИХАЙЛОВ; 2019.05.07; МУРМАНСК ПОЛУЧИТ САМЫЙ КРУПНЫЙ В РОССИИ СУХОЙ ДОК

Тяжелый авианесущий крейсер «Адмирал Кузнецов» в 2020 году пройдет вторичное докование, в котором он нуждается после аварии с плавучим доком ПД-50 в октябре 2018 года. Для этого на 35-м судоремонтном заводе, где сейчас стоит крейсер, будет реконструирован сухой док. После реконструкции он станет самым крупным в России, сообщил руководитель пресс-службы центра судоремонта «Звездочка» Евгений Гладышев. По его словам, «Адмирал Кузнецов» будет доковаться в Мурманске, так как «альтернативы у нас нет».

- Сейчас док разделен на две части – по сути, он сейчас представляет собой два разных дока, – отметил Евгений Гладышев. – Обе камеры дока предстоит объединить в одну и несколько их удлинить, после чего он будет дальше выступать в Кольский залив. Для этого уже разрабатывается проектно-сметная документация и идет подготовка закупочной процедуры. На все необходимые работы потребуется около полутора лет.

Согласно контракту, ремонт и модернизация «Адмирала Кузнецова» должна быть завершена в 2021 году. Сроки некоторых работ в этих рамках могут быть перенесены в зависимости от ситуации, добавил Евгений Гладышев. Но предполагается, что в целом на срок окончания модернизации крейсера эти переносы не повлияют.

Ремонт корабля начался в 2018 году. К апрелю на нем было выполнено около 25 процентов запланированных работ. Авианесущий крейсер в ходе модернизации получит новые системы ПВО. На нем заменят энергетическое оборудование – в частности, там уже завершена установка новых котлов. Также будут модернизировано оборудование для управления полетами палубной авиации системы посадки, наблюдения и управления. Как ранее заявлял глава Объединенной судостроительной корпорации Алексей Рахманов, после модернизации крейсер прослужит еще 20 лет.

Плавающий док ПД-50, расположенный на 82-м судоремонтном заводе в жилрайоне Росляково города Мурманска, затонул в ночь с 29 на 30 октября. При этом пострадали четверо рабочих 82-го судоремонтного завода. Пятый – сменный механик – пропал без вести, найти его так и не удалось. Причины затопления дока до сих пор выясняются в ходе расследования уголовного дела

<https://rg.ru/2019/05/07/reg-szfo/murmansk-poluchit-samyj-krupnyj-v-rossii-suhoj-dok.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.07; АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ «УРАЛ» ПЛАНИРУЕТСЯ СПУСТИТЬ НА ВОДУ В ПЕТЕРБУРГЕ 25 МАЯ

Второй серийный атомный ледокол проекта 22220 «Урал» планируется спустить на воду на «Балтийском заводе» Петербурга 25 мая 2019 года, сообщил «Интерфаксу» генеральный директор ФГУП «Атомфлот» Мустафа Кашка.

В настоящее время головной ледокол проекта – «Арктика», – находится на стадии швартовых испытаний, на судне ведется внутренняя отделка помещений, производятся пусконаладочные работы. Ледокол «Сибирь» спущен на воду, стоит на достроечной набережной Балтийского завода. «Урал» пока находится на стапеле.

Контракт на строительство головного атомного ледокола «Арктика» между ФГУП «Атомфлот» и АО «Балтийский завод» был подписан в августе 2012 года. Контракт на строительство двух серийных атомных ледоколов – «Сибирь» и «Урал» – был заключен между «Балтийским заводом» и госкорпорацией «Росатом» в мае 2014 года.

Сдача головного ледокола «Арктика» первоначально намечалась на май-июнь 2019 года, первого и второго серийных («Сибирь» и «Урал») – на ноябрь 2020 года и ноябрь 2021 года соответственно. В сентябре 2018 года сообщалось о возможности переноса сроков сдачи головного ледокола «Арктика» на декабрь 2019 года.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.07; АТОМФЛОТ ЛЕТОМ ПЛАНИРУЕТ ПОДПИСАТЬ КОНТРАКТЫ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ЕЩЕ ДВУХ АТОМНЫХ ЛЕДОКОЛОВ

ФГУП «Атомфлот» летом 2019 года планирует подписать контракты на строительство четвертого и пятого серийных атомных ледоколов проекта 22220, сообщил «Интерфаксу» гендиректор предприятия Мустафа Кашка.

По его словам, в мае планируется объявить конкурентные переговоры по строительству двух ледоколов. «Сейчас процедуры до конца мая будут объявлены, дальше уже чисто технические вопросы, но, скорее всего, будет опережающий запуск. Те предприятия, которые будут участвовать, уже фактически приступили к работе», – сказал М.Кашка.

Гендиректор ФГУП напомнил, что 29 апреля было подписано постановление правительства РФ о выделении 45 млрд рублей на строительство ледоколов. Еще 46 млрд рублей вложит «Атомфлот» и 9 млрд рублей – «Росатом». Таким образом, суммарная стоимость строительства двух ледоколов составит около 100 млрд рублей.

Ранее М.Кашка сообщал, что смена верфи для строительства ледоколов не планируется, так как это «будет означать смену серийности».

В настоящее время строительством трех ледоколов проекта занимается АО «Балтийский завод» в Петербурге. Контракт на строительство головного атомного ледокола «Арктика» между ФГУП «Атомфлот» и «Балтийским заводом» был подписан в августе 2012 года. Контракт на строительство двух серийных атомных ледоколов – «Сибирь» и «Урал» – был заключен между «Балтийским заводом» и госкорпорацией «Росатом» в мае 2014 года.

Сдача головного ледокола «Арктика» первоначально намечалась на май-июнь 2019 года, первого и второго серийных («Сибирь» и «Урал») – на ноябрь 2020 года и ноябрь 2021 года соответственно. В сентябре 2018 года сообщалось о возможности переноса сроков сдачи головного ледокола «Арктика» на декабрь 2019 года.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.07; СОВФРАХТ ПОДАЛ ИСК К АНТИПИНСКОМУ НПЗ НА 4 МЛРД РУБЛЕЙ

ПАО «Совфрахт» (МОЕХ: SVFR) подало в Арбитражный суд Москвы иск о взыскании с АО «Антипинский нефтеперерабатывающий завод» (входит в группу «Новый поток», New Stream Group) 3,966 млрд рублей, говорится в картотеке арбитражный дел.

Заявление поступило в суд 6 мая, дата его рассмотрения пока не назначена. Подробности дела не уточняются.

«Интерфакс» пока не располагает комментариями компаний.

Это не единственное судебное дело с данными участниками. Как сообщалось, 3 июля, Арбитражный суд Москвы проведет основное заседание по трем искам «Совфрахта» и «Антипинского НПЗ» о взыскании задолженности на общую сумму 300,5 млн рублей. Будут рассмотрены два иска на 100 млн рублей каждый и один на 100,5 млн рублей.

Ранее, 24 января 2019 года, «Совфрахт» подал пять исков на общую сумму 450 млн рублей. Разбирательства по искам на 70 млн рублей и 80 млн рублей назначены на 16 мая.

Представители «Антипинском НПЗ» «Интерфаксу» сообщали, что «история с претензиями старая, тянется с 2017 года», отказавшись при этом от комментария.

Сообщалось также, что в ноябре 2017 года «Совфрахт» подал иск в Арбитражный суд Москвы о взыскании с «Антипинского НПЗ» 1,833 млрд рублей задолженности по договору транспортной экспедиции, а также пени за несвоевременную оплату, рассчитанных по день фактического исполнения по ставке 0,05% в день от суммы задолженности. Позже в связи с погашением ответчиком основного долга истец просил взыскать только неустойку в размере 283,469 млн рублей. Суды трех инстанций встали на сторону истца. Верховный суд оставил без рассмотрения жалобу «Антипинского НПЗ» на решения судов нижестоящих инстанций.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.07; ПЕРЕВАЛКА ГРУЗОВ В АЗОВО-ДОНСКОМ БАССЕЙНЕ В АПРЕЛЕ ВЫРОСЛА НА 21%

Перевалка грузов в границах ответственности Азово-Донской бассейновой администрации в апреле 2019 года увеличилась на 21% по сравнению с показателем аналогичного периода 2018 года, до 733,1 тыс. тонн, сообщается на сайте администрации. Прогнозный показатель на этот период перевыполнен на 17,3%.

В общем объеме грузооборота в апреле наибольшую долю составили мазут – 27,5% (201,5 тыс. тонн), сера – 25,1% (184 тыс. тонн), щебень – 7,7% (56,1 тыс. тонн), вакуумный газойль – 7,3% (53,2 тыс. тонн), пшеница – 6,4% (46,7 тыс. тонн).

Как сообщалось, в этом году транзитная навигация в границах Азово-Донского бассейна внутренних водных путей открылась 1 апреля.

В прошлом году навигация в низовьях Дона открылась также 1 апреля. Но еще до этого, с 20 марта 2018 года, с учетом благоприятных гидрометеорологических условий и обращений компаний агропромышленных комплексов Багаевского и Аксайского районов Ростовской области **Росморречфлот** разрешил пропуск судов на договорной основе на участке Дона от станицы Багаевской до 3121-го км. В этом году такого не было.

Закрылась транзитная навигация на нижнем Дону в 23:59 мск 27 ноября 2018 года. Но из-за благоприятных гидрометеорологических условий и в связи с обращением стивидорных и судоходных компаний **Росморречфлот** продлевал навигацию с 28 ноября по 13 декабря включительно на договорной основе на участке Дона от станицы Николаевская до 3121-го км.

Перевалка грузов в границах ответственности Азово-Донской бассейновой администрации в 2018 году увеличилась на 7,8% по сравнению с показателем 2017 года – до 10,533 млн тонн.

В зону ответственности ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» входит участок реки Дон протяженностью 257,3 км (в том числе 245,3 км транзитного пути) от устья 132-го канала (шлюз N15 2875,7 км) до города Аксай (3121 км), используемый для регулярного судоходства и входящий в состав Единой глубоководной системы европейской части России. Общая протяженность водных путей, закрепленных за управлением, составляет 691,3 км.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.07; МОРПОРТ «АЗОВ» В ЯНВАРЕ-АПРЕЛЕ СОКРАТИЛ ПЕРЕВАЛКУ ГРУЗОВ НА ТРЕТЬ

Морской порт «Азов» в январе-апреле 2019 года сократил перевалку грузов на 30,3% по сравнению с показателем аналогичного периода 2018 года, до 2,362 млн тонн, сообщили «Интерфаксу» в руководстве порта.

В том числе, объем перевалки грузов на терминалах действующих в порту стивидорных компаний снизился на 30,5% и составил 2,182 млн тонн.

За 4 месяца через акваторию порта проследовали 3 тыс. 786 судов (снижение на 18,9%).

Как сообщалось, в 2018 году в целом морпорт «Азов» увеличил перевалку грузов на 15,6% по сравнению с показателем 2017 года, до 12,915 млн тонн.

Порт «Азов» расположен на линии 9-го интермодального коридора, предназначенного для переброски грузов с севера на юг и работы с грузопотоками Балкано-Дунайского и Средиземноморского направлений. Порт работает в условиях круглогодичной навигации, принимает суда типа «река-море» грузоподъемностью до 5 тыс. тонн.

В настоящее время в морском порту «Азов» действуют 10 стивидорных компаний, крупнейшей из которых является ООО «Азовский морской порт».

ИНТЕРФАКС; 2019.05.07; МАХАЧКАЛИНСКИЙ МОРПОРТ В I КВАРТАЛЕ УВЕЛИЧИЛ ПЕРЕВАЛКУ ГРУЗОВ НА 44%

«Махачкалинский морской торговый порт» в январе-марте 2019 года увеличил перевалку грузов на 44,2% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года – до 950 тыс. тонн, сообщил «Интерфаксу» помощник генерального директора порта Алик Абдулгамидов.

По его словам, в частности, объем обработки сухих грузов и зерна вырос на 8,5% – до 150 тыс. тонн, нефти и наливных грузов – в 1,6 раза, до 800 тыс. тонн.

А.Абдулгамидов сообщил также, что в январе-апреле текущего года порт перевалил 1,4 млн тонн грузов (рост в 1,5 раза к январю-апрелю 2018 года), в том числе зерна и сухих грузов – около 190 тыс. тонн (на уровне прошлого года), нефти и наливных грузов – 1,2 млн тонн (рост в 1,5 раза).

«Увеличения (перевалки грузов – ИФ) удалось достичь за счет мобилизации ресурсов порта и усовершенствования припортовой логистики», – сказал помощник гендиректора порта.

Махачкалинский МТП включает в себя комплексы по перевалке сухих грузов мощностью 3 млн тонн в год, светлых и темных нефтепродуктов мощностью 7,9 млн тонн, причалы для генеральных, навалочных грузов и контейнеров мощностью 1,2 млн тонн в год, железнодорожный и автопаромный терминалы мощностью 1,3 млн тонн, зерновой терминалом мощностью 0,5 млн тонн в год. В декабре 2016 года ФГУП «Махачкалинский морской торговый порт» было преобразовано в акционерное общество.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.07; ГК «СТАРВЕЙ» ОТКРЫЛА НАВИГАЦИЮ НА ЛЕНЕ, УВЕЛИЧИЛА МОЩНОСТИ ПО ПЕРЕРАБОТКЕ КОНТЕЙНЕРОВ В ОСЕТРОВО

«Осетровский речной порт» (МОЕХ: OSRP) (ОРП, Иркутская область, входит в состав ГК «Старвей») начал навигацию 2019 года на реке Лене в Иркутской области и Якутии, сообщила пресс-служба ГК «Старвей».

Как поясняется, первые суда судоходной компании «Якутск» (также входит в ГК «Старвей») 5 мая встали под погрузку в порту.

«Суда с грузами, предназначенными для реализации проектов ПАО «Сургутнефтегаз» (МОЕХ: SNGS) и ПАО «Газпром» (МОЕХ: GAZP), выйдут из «Осетрово», как только сойдет лед на среднем участке реки Лены», – говорится в сообщении.

В прошлом году первые суда «Старвея» встали под погрузку в конце апреля, вышли в первый рейс 4 мая. Как пояснили «Интерфаксу» в пресс-службе ГК, в этом году начало навигации осложнено небольшим уровнем воды в Лене.

Как поясняется в пресс-релизе, в навигацию 2019 года под флагом СК «Якутск» только на верхнем участке реки будет работать 27 единиц самоходного и буксирного флота, 34 единицы несамоходных судов, общим тоннажем 76,3 тыс. тонн, а также 8 плавучих кранов грузоподъемностью от 5 до 16 тонн.

Флот СК «Якутск» будет также осуществлять перевозки на среднем участке Лены и на реках Алдан и Вилюй (Якутия). В общей сложности ГК «Старвей» задействует в Ленском бассейне собственный флот общей грузоподъемностью 90,5 тыс. тонн.

По данным пресс-службы, производственные мощности причального фронта Осетровского речпорта увеличены до 339 тыс. тонн по переработке контейнеров в навигацию, тыловые мощности – до 238,5 тысяч тонн. Производственные мощности до увеличения в компании уточнять не стали.

Как сообщалось, в навигацию 2018 года ОРП отправил 101 тыс. тонн грузов в контейнерах.

Осетровский порт расположен на левом берегу Лены. Это единственный порт Ленского бассейна, сообщающийся с железной дорогой. Он является стратегическим для «северного завоза». Порт обеспечивает перевозку до 80% грузов для северных районов Иркутской области, Якутии и прибрежных морских арктических районов от Хатанги до Колымы. Через ОРП идут грузы для проекта «Сила Сибири» «Газпрома».

В ГК «Старвей» входят компании «Осетровский речной порт», «Осетровская судоходная компания», «Речсервис», «Ленская грузовая компания», «Речной порт Якутск», «Судоходная компания «Якутск», ООО «Судоходная компания «Вилюй», ООО «Старвей-Логистика» и группа автотранспортных предприятий «АльянсАвтоГрупп». ГК «Старвей» также осуществляет оперативное управление транспортно-логистическим центром АО «Госнабсбыт Якутии» в Нижнем Бестяхе.

Группа компаний образована в 2011 году Феликсом Любашевским – одним из основателей и президентом нефтесервисной компании «Интегра».

ТАСС; 2019.05.07; СМИ: ДВЕ РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ С КОНЦА МАЯ ОТКРЫВАЮТ РЕЙСЫ НА ТАЙВАНЬ

Российские авиакомпании S7 Airlines («Эс-сэвэн эрлайнз», «Сибирь») и чартерная Royal Flight («Роял флайт») запускают регулярные рейсы на Тайвань 24 и 25 мая соответственно. Об этом сообщило Международное радио Тайваня со ссылкой на местное управление гражданской авиации.

S7 будет осуществлять рейсы между Владивостоком и международным аэропортом Таоюань (Тайбэй) каждую пятницу на самолете Airbus A320 («Эрбас А320»). Время полета – 4 часа.

Маршрут Москва – Тайбэй по субботам будет обслуживать широкофюзеляжный лайнер Boeing 767-300 («Боинг 767-300»). Продолжительность перелета составит около 10,5 часов.

В сентябре прошлого года власти Тайваня объявили об открытии безвизового въезда для россиян на территорию китайского острова сроком до 14 дней. Эта мера, направленная на развитие туризма, будет действовать до 31 июля 2019 года в тестовом режиме.

Как отмечает радиостанция, каждый год на Тайвань приезжают около 10 тыс. туристов из России.

<https://tass.ru/ekonomika/6410096>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.07; «АЭРОФЛОТ» ОТМЕНИЛ УЖЕ ЧЕТЫРЕ РЕЙСА «МОСКВА-ВИЛЬНИУС»

После произошедшей в воскресенье авиакатастрофы в московском аэропорту «Шереметьево» российская авиакомпания «Аэрофлот» отозвала 4 рейса из Вильнюса в Москву и обратно.

По словам представителя по связям с общественностью компании – оператора аэропортов Литвы Lietuvos oro uostai Тадаса Василяускаса, один рейс был отозван в воскресенье, еще один – в понедельник, а во вторник из Вильнюса были отозваны два рейса, которые должны были состояться в 5 часов и 11.05.

«Оба рейса отозваны, оба из Вильнюса, самолеты также не прибыли в Вильнюсский аэропорт», – сообщил BNS Т.Василяускас.

По его словам, неизвестно, должны ли были состояться эти рейсы самолетами «Сухой Суперджет 100» (самолет именно этого типа потерпел аварию в Москве).

Между Вильнюсом и Москвой также летают самолеты Airbus «Аэрофлота» – как сообщил портал 15min., эти рейсы также были отозваны.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.07; САРАТОВСКИЕ АВИАЛИНИИ СТАЛИ ОТВЕТЧИКОМ ПО ИСКУ НА 200 МЛН РУБ. ОТ СДАВАВШЕЙ ИМ В АРЕНДУ АН-148 «ДОЧКИ» АЭРОФЛОТА

Авиакомпания «Россия» (входит в группу «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT)) подала в суд на «Саратовские авиалинии», свидетельствуют материалы картотеки арбитражных дел.

Заявление подано 30 апреля, сумма исковых требований составляет более 202 млн руб. Материалы, разъясняющие суть требований, пока не опубликованы.

В качестве третьего лица привлечено «Ильюшин финанс ко» (ИФК, входит в ПАО «ОАК» (МОЕХ: UNAC)). По договору с ИФК в 2009-2010 гг. «Россия» взяла в финансовый лизинг шесть самолетов Ан-148-100В, которые затем передала в сублизинг «Саратовским авиалиниям».

Один из шести лайнеров в феврале 2018 года разбился в Подмоскowie – катастрофа унесла жизни 71 человека. После внеплановой проверки перевозчика Росавиация аннулировала его сертификат эксплуатанта, запретив дальнейшую деятельность.

В августе прошлого года «Саратовские авиалинии» подали в суд на «Россию». Заявленный иск был «об изменении условий и понуждении к расторжению договоров

субаренды Ан-148-100В» в связи с запретом на их эксплуатацию, пояснял «Интерфаксу» представитель компании. Денежные требования в рамках иска не предъявлялись. В декабре «Саратовские авиалинии» сообщили, что вернули «России» два самолета, остальные на тот момент находились на хранении у «Воронежского акционерного самолетостроительного общества» (МОЕХ: VASO) (производитель Ан-148), уточняли в компании.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.07; ФАС УЛИЧИЛА ОПЕРАТОРА «ЖУКОВСКОГО» В НАРУШЕНИИ ПРИ УЧАСТИИ В РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТА ИРКУТСКА – СПАРК

Федеральная антимонопольная служба России (ФАС) в ходе внеплановой проверки АО «Рампорт Аэро» – оператора подмосковного аэропорта «Жуковский» – выявила в его действиях признаки нарушения закона о защите конкуренции: речь идет об участии компании в проекте реконструкции аэропорта Иркутска.

Согласно материалам ФАС, отраженным в системе «СПАРК-Интерфакс», проверка длилась с 13 марта по 12 апреля. Основанием для нее стало «заявление, указывающее на признаки нарушения антимонопольного законодательства». Кто подал заявление, не указано.

«В действиях проверяемого лица выявлены признаки нарушения статьи 16 федерального закона «О защите конкуренции» (заключение антиконкурентного соглашения, направленного на ограничение конкуренции при выборе инвестора для реконструкции и (или) строительства объектов действующего аэропорта г. Иркутска)», – говорится в материалах службы.

В октябре прошлого года сообщалось, что ФАС возбудила дело по признакам нарушения закона о защите конкуренции в отношении участников проекта строительства нового терминала аэропорта Иркутска. Среди подозреваемых фигурировали: АО «Международный аэропорт Иркутск» (принадлежит региону, управляет существующим аэропортом), правительство и губернатор Иркутской области (с октября 2015 года этот пост занимает Сергей Левченко), принадлежащие бизнесмену Роману Троценко компании АЕОН и «Новаяпорт», а также ООО «Система управления» (в собственности у гражданки РФ Марьяны Чураковой) и ООО «Рампорт безопасность». Учредителями ООО «Рампорт безопасность», которое впоследствии было переименовано в ООО «Терминал Иркутск», являются упомянутое ООО «Система управления» (74,99%) и АО «Рампорт Аэро» (25,01%).

Месяцем позже ФАС сообщила, что подозревает «Новаяпорт» и АЕОН в воспрепятствовании проверке при расследовании дела: в компаниях «отключили серверы, на которых находятся документы, осмотр которых необходим для проведения проверки», утверждало ведомство.

Аэропорт Иркутска был передан из федеральной собственности в областную в 2015 году. Задачей было привлечь частные инвестиции для реконструкции действующего терминала, а в будущем – строительства нового аэропорта за пределами города. Первоначально в качестве потенциальных инвесторов назывался консорциум из корейской Incheon (оператор аэропорта в Сеуле), «Ростеха» и «Роснефти» (МОЕХ: ROSN), но проект так и не состоялся. В последние годы главными интересантами выступали «Новаяпорт» Р.Троценко, «Аэропорты регионов» Виктора Вексельберга и «Базовый элемент» Олега Дерипаски, которые ждали объявления конкурса.

Однако конкурс так и не состоялся. Весной прошлого года С.Левченко сообщил, что инвестором строительства нового терминала станет АО «Рампорт Аэро», блокпакет которого принадлежит «Ростеху», а в эксплуатации будет участвовать «Новаяпорт». Позднее глава «Ростеха» Сергей Чемезов говорил в интервью «Ведомостям», что госкорпорация планирует получить 25% в проекте, 75% будет у компании «Система

управления», которую он назвал структурой «Новапорта». «Сейчас там разгорается скандал: почему проект отдали этой компании, а не той, и Олег Дерипаска якобы хотел там поучаствовать. Если объявят конкурс – пожалуйста! Мы готовы принять в нем участие», – говорил изданию С.Чемезов.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.07; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ПЛАНИРУЮТ В 2019Г УВЕЛИЧИТЬ ПЕРЕВОЗКУ ПАССАЖИРОВ НА 6,7%

Авиакомпания «Уральские авиалинии» (МОЕХ: URAL) планирует в 2019 году перевезти 9,6 млн пассажиров, говорится в годовом отчете компании.

По итогам 2018 года обслужено 9 млн пассажиров, что на 12,5% больше, чем в 2017 году. Таким образом, объем перевозок в текущем году может вырасти на 6,7%.

В прошлом году больше всего пассажиров – 52%, или почти 4,7 млн – перевезено из московского аэропорта «Домодедово». Из екатеринбургского аэропорта «Кольцово» перевезено 18%, или 1,6 млн человек, из петербургского «Пулково» – 9%, или 849 тыс.

Доля отправки пассажиров в подмосковном аэропорту «Жуковский» составила 7% (615,477 тыс. человек), тогда как в 2017 году была лишь 2%, число рейсов в этом аэропорту увеличилось до 3,752 тыс. с 1,187 тыс. в 2017 году.

Доля пассажирских перевозок из других регионов составила 14%.

В годовом отчете также говорится, что авиакомпания планирует по итогам текущего года увеличить количество рейсов на 4%, доходы на 18%, маржу – на 10%.

Как сообщалось, по итогам 2018 года выручка авиакомпании выросла на 21,9% – до 81,295 млрд рублей., чистая прибыль – сократилась в 8,4 раза, до 385,924 млн рублей.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.07; АЭРОПОРТ ВОЛГОГРАДА В I КВАРТАЛЕ УВЕЛИЧИЛ ПАССАЖИРОПОТОК ПОЧТИ НА 13%

ОАО «Международный аэропорт Волгоград» (под управлением холдинга «Новпорт») в январе-марте 2019 года увеличило пассажиропоток на 12,7% по сравнению с показателем аналогичного периода прошлого года – до 255,855 тыс. человек, сообщается на сайте компании.

В том числе, пассажиропоток на внутренних рейсах вырос на 16,1% – до 250,833 тыс. человек, на международных рейсах снизился в 2,2 раза, до 5,022 тыс. человек.

Рост пассажиропотока на внутренних линиях связан, в частности, с увеличением частоты выполнения рейсов в Санкт-Петербург, в Москву, развитием программы регулярных рейсов в Самару и Сочи авиакомпанией «ЮТэйр» (МОЕХ: UTAR).

Общий объем грузоперевозок вырос на 3,8% – до 331 тонны.

Ранее сообщалось, что в 2018 году пассажиропоток аэропорта возрос на 13,3% по сравнению с показателем 2017 года и составил 1 млн 148,801 тыс. человек.

Международный аэропорт «Волгоград» входит в перечень аэропортов федерального значения. В составе предприятия – аэровокзальный комплекс площадью 9 тыс. кв. м, состоящий из терминалов внутренних и международных воздушных линий, грузовой терминал, гостиница и ряд других объектов.

[Вернуться в оглавление](#)