



## Ежедневный мониторинг СМИ

13 МАЯ 2019

### СОДЕРЖАНИЕ

РИА НОВОСТИ; 2019.05.13; В ГОСДУМЕ ПРЕДЛОЖИЛИ ОБЯЗАТЬ АВИАКОМПАНИИ НЕ РАССАЖИВАТЬ ДЕТЕЙ И РОДИТЕЛЕЙ.....	3
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ОЛЬГА ИГНАТОВА; 2019.05.12; В СВОБОДНОМ ПОЛЕТЕ; ЗАПУСТИТЬ БЕСПИЛОТНИК СТАНЕТ ПРОЩЕ.....	3
ТАСС; 2019.05.12; КОМИССИЯ ИЗУЧИТ ПОДГОТОВКУ ПИЛОТОВ СГОРЕВШЕГО SUPERJET К УПРАВЛЕНИЮ В РУЧНОМ РЕЖИМЕ.....	5
РОССИЯ 1 # ВЕСТИ НЕДЕЛИ; 2019.05.12 20:37; АВИАКАТАСТРОФА.....	5
МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ; ОЛЬГА БОЖЬЕВА; 2019.05.12; СПЕЦИАЛИСТЫ ОБЪЯСНИЛИ, ПОЧЕМУ НУЖНО ПРИОСТАНОВИТЬ ПОЛЕТЫ "СУПЕРДЖЕТОВ" ПОСЛЕ КАТАСТРОФЫ В ШЕРЕМЕТЬЕВО; "ВОЗНИКАЕТ СЕРЬЕЗНОЕ СОМНЕНИЕ, ЧТО ЭТОТ САМОЛЕТ В ДАННОМ ПУНКТЕ СООТВЕТСТВУЕТ НОРМАМ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ" .....	6
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2019.05.12; ПОТЕРИ КОРМИЛЬЦЕВ; ПОСТРАДАВШИЕ В АВИАКАТАСТРОФЕ В ШЕРЕМЕТЬЕВО НАЧАЛИ ПОЛУЧАТЬ КОМПЕНСАЦИИ.....	8
ТАСС; 2019.05.11; ДАННЫЕ О ПРОБЛЕМАХ С ЭВАКУАЦИЕЙ ИЗ SСJ-100 ИЗ-ЗА РУЧНОЙ КЛАДИ НЕ ПОДТВЕРДИЛИСЬ.....	9
РБК; 2019.05.09; ТОПИЛИН ЗАЯВИЛ О НАЧАВШИХСЯ ВЫПЛАТАХ ПОСТРАДАВШИМ В АВИАКАТАСТРОФЕ SСJ100 .....	9
ТАСС; 2019.05.09; ПРЕЗИДЕНТ ОАК СЧИТАЕТ НЕОБХОДИМЫМ ДОЖДАТЬСЯ ИТОГОВ РАССЛЕДОВАНИЯ КАТАСТРОФЫ В ШЕРЕМЕТЬЕВО .....	10
ВЕСТИ.РУ; 2019.05.09; ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР БОРИСОВ: ПОКА ПРЕТЕНЗИЙ К SСJ100 НЕТ .....	10
ТАСС; 2019.05.08; ВЛАСТИ СЕВАСТОПОЛЯ ВЫДЕЛИЛИ ПО 1 МЛН РУБЛЕЙ РОДНЫМ ПОГИБШИХ В АВИАКАТАСТРОФЕ В ШЕРЕМЕТЬЕВО.....	10
ИНТЕРФАКС; 2019.05.08; МИНТРАНС РФ ПРЕДСТАВИТ МЕДВЕДЕВУ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИТОГАМ РАССЛЕДОВАНИЯ КРУШЕНИЯ SСJ-100 .....	10
ИНТЕРФАКС; 2019.05.08; ПРАВКОМИССИЯ ПРЕДОСТЕРЕГАЕТ ОТ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ НЕТОЧНОЙ ИНФОРМАЦИИ О КАТАСТРОФЕ САМОЛЕТА В "ШЕРЕМЕТЬЕВО" И ЕЕ РАССЛЕДОВАНИИ .....	11
КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.05.13; СЕВЕРНЫЙ ШИРОТНЫЙ ЗАХОД; ОАО РЖД ПРЕДЛОЖЕНО ПЕРЕБРОСИТЬ 80 МЛРД РУБ. НА СШХ-2.....	12
ТАСС; 2019.05.12; В МВД СЧИТАЮТ, ЧТО ДОРОЖНЫЕ ЗНАКИ УМЕНЬШЕННЫХ РАЗМЕРОВ МОГУТ ПРИВЕСТИ К РОСТУ ДТП.....	13
ТАСС; 2019.05.08; КАБМИН УКАЗАЛ РОЛЬ "ДОРОЖНОГО" НАЦПРОЕКТА В ДОСТИЖЕНИИ НАЦИОНАЛЬНЫХ ЦЕЛЕЙ РАЗВИТИЯ.....	13
ТАСС; 2019.05.08; БОЛЕЕ 100 МЛН РУБЛЕЙ НАПРАВЯТ НА РЕМОНТ УЛИЦ ЧЕЧЕНСКОГО ГОРОДА АРГУН ПО НАЦПРОЕКТУ .....	14
ТАСС; 2019.05.08; ПЕРВЫЙ КОМПЛЕКС РЕКОНСТРУИРУЕМОГО УЧАСТКА ТРАССЫ Р-217 "КАВКАЗ" ЗАВЕРШАТ ДО КОНЦА ГОДА.....	14
ИНТЕРФАКС; 2019.05.13; Ж/Д ПРОЕКТ БАКУ-ТБИЛИСИ-КАРС МОЖЕТ БЫТЬ РАСШИРЕН ЛИШЬ С СОГЛАСИЯ ВСЕХ 3 СТРАН-УЧАСТНИЦ - ПРЕМЬЕР ГРУЗИИ.....	15



## Ежедневный мониторинг СМИ

ПРАЙМ; 2019.05.09; ОАЭ СЧИТАЮТ, ЧТО ЕЩЕ РАНО ОПРЕДЕЛЯТЬ ДАТУ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ ПОЛЕТОВ BOEING 737 MAX.....	15
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; КИРА ЛАТУХИНА; 2019.05.12; БЕЗ РАСКАЧКИ; ВЛАДИМИР ПУТИН ПРИЗВАЛ ЗАКРЫТЬ ДОЛГИ ПО НАЦПРОЕКТАМ .....	16
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР КУЗЬМИН; 2019.05.12; РЕЦЕПТ ДЛЯ РОСТА КОММЕРСАНТЬ; ДМИТРИЙ БУТРИН;; 2019.05.13; СТАРШИЙ ПО ПАРАДНОМУ ПОДЪЕЗДУ; ТАТЬЯНА ГОЛИКОВА ТЕПЕРЬ ОТВЕЧАЕТ ПОЧТИ ЗА ПОЛОВИНУ НАЦИОНАЛЬНЫХ ЦЕЛЕЙ РАЗВИТИЯ .....	18
ВЕДОМОСТИ; ЕЛЕНА МУХАМЕТШИНА; 2019.05.08; НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ ПОКА НЕ СТАЛИ ИНСТРУМЕНТОМ ВОЗДЕЙСТВИЯ НА ОБЩЕСТВЕННОЕ МНЕНИЕ; ЭКСПЕРТЫ «ПЕТЕРБУРГСКОЙ ПОЛИТИКИ» ИЗУЧИЛИ, КАК ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРОДВИГАЕТ ПОЗИТИВНУЮ ПОВЕСТКУ ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ АЛЕКСЕЙ РАММ; 2019.05.13; ГОССДЕЛКА ЗАКРЫТА: 35% БЮДЖЕТНЫХ ЗАКУПОК ОКАЗАЛИСЬ ЗАСЕКРЕЧЕННЫМИ; ЛИДЕРАМИ ТАЙНЫХ ЗАКАЗОВ СТАЛИ УПРАВЛЕНИЕ ДОРОЖНО-МОСТОВОГО СТРОИТЕЛЬСТВА, МОСКОВСКИЙ МЕТРОПОЛИТЕН И «РОСКОСМОС».....	21
ТАСС; 2019.05.11; "ВЕСТИ В СУББОТУ" УЗНАЛИ, ЧЕМУ МОЖНО ПОУЧИТЬСЯ У АМУРЧАН .....	22
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.05.13; ЛЮБИТЕЛЯМ ТЮНИНГА ПРЕДЛОЖАТ ГОСУСЛУГУ; ВНЕСТИ ИЗМЕНЕНИЯ В КОНСТРУКЦИЮ МАШИНЫ МОЖНО БУДЕТ ПО НОВЫМ ПРАВИЛАМ ОТ ГИБДД .....	25
ВЕДОМОСТИ; СВЕТЛАНА ЯСТРЕБОВА, ВЛАДИМИР ШТАНОВ; 2019.05.13; «ГЛОНАСС» ПРЕДЛОЖИЛА ПРАВИТЕЛЬСТВУ СВОЮ СИСТЕМУ ДЛЯ ХРАНЕНИЯ ДАННЫХ ОБ АВТОМОБИЛЯХ; КОМПАНИЯ СЧИТАЕТ НЕКОРРЕКТНОЕ ОБРАЩЕНИЕ С НИМИ УГРОЗОЙ ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ СТРАНЫ .....	26
КОММЕРСАНТЬ; ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.05.13; ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ПЕРЕКЛЮЧАЮТ ТОК; ОАО РЖД ВЫХОДИТ НА ОПТОВЫЙ ЭНЕРГОРЫНОК .....	28
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.05.13; «РОСАТОМ» СЭКОНОМИТ НА ПРОМЕРАХ; ГОСКОРПОРАЦИЯ УРЕЗАЛА ПЛАНЫ СТРОИТЕЛЬСТВА ГИДРОГРАФИЧЕСКИХ СУДОВ.....	29
КОММЕРСАНТЬ; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; 2019.05.13; SSJ 100 ПРИДЕРЖАЛИ НА ЗЕМЛЕ; ДЕСЯТКИ РЕЙСОВ НА ЭТОМ САМОЛЕТЕ ОТМЕНЕНЫ ПОСЛЕ АВАРИИ .....	30
ИЗВЕСТИЯ; ИРИНА ЦЫРУЛЕВА; 2019.05.13; ПРИШЕСТВИЕ МАШИН: РОБОТЫ НАЧНУТ СОБИРАТЬ ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ САМОЛЕТЫ; УЖЕ ЛЕТОМ В УЛЬЯНОВСКЕ С ПОМОЩЬЮ АВТОМАТИЗИРОВАННОЙ ЛИНИИ БУДУТ ВЫПУСКАТЬ ИЛ-476 .....	31
ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ЛАРУ, ЭЛЬНАР БАЙНАЗАРОВ; 2019.05.13; «МЕЖДУНАРОДНЫЕ РЕЙСЫ ИЗ СИМФЕРОПОЛЯ МОГУТ ОТКРЫТЬ В КРАТЧАЙШИЕ СРОКИ»; ГЛАВА КРЫМА СЕРГЕЙ АКСЕНОВ — О ПЕРСПЕКТИВАХ МЕСТНОГО АЭРОПОРТА И УГРОЗЕ ПРОВОКАЦИЙ В КЕРЧЕНСКОМ ПРОЛИВЕ .....	33
ТАСС; 2019.05.08; ОТМЕНЕННАЯ ИЗ-ЗА ГИБЕЛИ ПИЛОТОВ "БЕССМЕРТНАЯ ЭСКАДРИЛЬЯ" ПРОЙДЕТ В ХАБАРОВСКЕ В 2020 ГОДУ .....	35

### **РИА НОВОСТИ; 2019.05.13; В ГОСДУМЕ ПРЕДЛОЖИЛИ ОБЯЗАТЬ АВИАКОМПАНИИ НЕ РАССАЖИВАТЬ ДЕТЕЙ И РОДИТЕЛЕЙ**

Депутат Госдумы Василий Власов предложил министру транспорта РФ Евгению Дитриху обязать авиакомпании рассаживать в самолетах членов семьи рядом друг с другом.

"В настоящее время авиакомпании в большинстве случаев предоставляют места в самолете пассажирам на свое собственное усмотрение. Как следствие, очень часто возникают ситуации, когда летящие на самолете члены одной семьи находятся в разных частях самолета. Это может иметь неблагоприятные последствия в случае возникновения чрезвычайной ситуации", - пишет Власов в письме министру, текст обращения находится в распоряжении РИА Новости.

Так, если члены семьи не сидят в салоне самолета рядом друг с другом, например, ребенок будет пытаться найти родителей, а они будут пытаться найти его, поясняет депутат.

"Такая нервная обстановка будет способствовать панике, а также повышается риск несоблюдения правил безопасности в чрезвычайных ситуациях, и, соответственно, повышается риск для жизни и здоровья граждан. Со своей стороны считаю целесообразным введение соответствующей обязанности для авиакомпаний по рассадке в самолете семей рядом друг с другом. Прошу вас дать свою оценку данной инициативе и распорядиться проанализировать возможность ее реализации", - заключил парламентарий.

<https://ria.ru/20190513/1553433726.html>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/3967024>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ОЛЬГА ИГНАТОВА; 2019.05.12; В СВОБОДНОМ ПОЛЕТЕ; ЗАПУСТИТЬ БЕСПИЛОТНИК СТАНЕТ ПРОЩЕ**

Беспилотные летательные аппараты смогут летать на высоте до 150 метров без получения разрешения в Единой системе организации воздушного движения. Об этом говорится в проекте постановления Правительства, размещенного Минтрансом России на федеральном портале проектов нормативных правовых актов.

Правда, если полеты над определенной территорией запрещены или ограничены, то и беспилотникам там летать будет нельзя. Ответственность за предотвращение столкновений беспилотников с пилотируемыми воздушными судами и другими объектами в воздухе, а также столкновений с препятствиями на земле, возлагается на внешнего пилота, подчеркивается в документе.

Для чего потребовалась разработка такого документа и упрощение правил? Как пояснил "Российской газете" гендиректор Ассоциации эксплуатантов и разработчиков беспилотных авиационных систем, член рабочей группы Национальной технологической инициативы "Аэронет" Глеб Бабинцев, на малых высотах производится большое число полетов. В первую очередь, это весь авиамодельный спорт. Затем квадрокоптеры, которые используются в различных образовательных центрах, секциях и кружках.

Помимо образовательных и развлекательных спортивных целей, на малой высоте сосредоточена значительная часть коммерческих работ с применением малых беспилотных воздушных средств. Это осмотр локальных объектов, таких, как стройки или небольшие участки местности, контроль состояния инженерных сооружений, находящихся на высоте, это съемка мероприятий и многие другие задачи, которые выполняют как коммерческие эксплуатанты, так и государственные организации.

В данный момент, для того, чтобы запускать беспилотники по всем правилам, нужно соблюсти массу формальностей. Прежде всего за пять суток до предполагаемого запуска беспилотника запросить разрешение в одном из зональных центров по организации

воздушного движения с указанием места и времени полета, за сутки отправить план полета. Перед полетом подтвердить его, а после отчитаться о завершении полета.

Такой характер согласования полета очень ограничивает развитие беспилотного рынка, поскольку теряется оперативность получения ценной информации. Например, если произошла авария на ЛЭП и люди сидят без света, то именно беспилотник мог бы помочь электрикам быстро определить характер неисправности. Как поступить: нарушать существующие правила полетов в интересах людей, или затягивать срок диагностики и ремонта ЛЭП?

"Для того, чтобы упростить жизнь спортсменов, занимающихся авиамodelьным спортом, а также облегчить проведение множества важных мероприятий с использованием беспилотных объектов, мы и подготовили вместе с минтрансом проект постановления об изменении правил использования воздушного пространства. Летать будет можно без получения разрешения, но только до высоты 150 метров и только там, где нет ограничений - в пределах визуальной видимости внешнего пилота, - уточняет Глеб Бабинцев. - В отличие от наших предложений минтранс предложил разрешать такие полеты только в светлое время суток, но целесообразно эту оговорку убрать. Прямая визуальная видимость сохраняется и ночью, она меньше, но есть. Есть и сигнальные огни на беспилотных объектах. Поэтому они безопасно могут летать и ночью, тем более что в таких полетах тоже возникает потребность. И аварийную ситуацию промониторить, и потерявшегося ночью в лесу найти. Для этого беспилотник ночью незаменим". В январе в Госдуму был внесен законопроект, предлагающий предоставить полиции право "временно ограничивать нахождение беспилотных воздушных судов в воздушном пространстве над местом проведения публичного (массового) мероприятия и прилегающей к нему территории", а также "пресекать несанкционированное нахождение беспилотных судов в воздушном пространстве, в том числе посредством уничтожения и повреждения таких судов, подавления или преобразования сигналов дистанционного управления ими".

По словам главы Комитета Госдумы по безопасности и противодействию коррупции Василия Пискарева, любые беспилотные летательные аппараты весом от 250 граммов подлежат учету, а о планируемом полете, его месте и времени необходимо уведомлять соответствующие органы. "Человек, который просто купил в интернете дрон и решил запустить его на улице без соответствующего разрешения, уже нарушает закон, за это предусмотрен административный штраф", - поясняет депутат. Пискарев добавляет, что в основном сейчас использование беспилотников регулируется подзаконными актами. Так, в Москве использование без разрешения беспилотников - коптеров, дронов, авиамodelей - в пределах МКАД полностью запрещено с 2016 года, но не законом, а приказом минтранса.

Компетентно

Денис Федутинов, ведущий российский эксперт в области беспилотных летательных аппаратов:

- На протяжении нескольких последних лет мы наблюдаем, как процесс создания законодательной базы, регулирующей применение беспилотных авиационных систем, в нашей стране поочередно проходит через этапы усиления ограничительных мер и их ослабления. Доводы сторон, участвующих в данном процессе, понятны. Службы, отвечающие за безопасность и правопорядок, с учетом наглядно продемонстрированных на мировом опыте рисков стремятся минимизировать использование беспилотников. В то же время компании, работающие в области разработки, продажи и эксплуатации соответствующих беспилотных систем, напротив, нацелены на снижение заградительных барьеров. Сейчас мы видим, что маятник может качнуться в сторону смягчения требований к пользователям беспилотников. В целом предлагаемые требования представляются рациональными, а указанные цифры по предлагаемой высоте полета коррелируются с имеющимися в ряде других стран, включая европейские, где вне закрытых зон можно использовать беспилотники на высотах до 100-150 метров, при удалении по горизонтали до нескольких сотен метров, сохранении беспилотника в пределах визуального контроля оператора, с запретом приближаться к людям, объектам частной собственности на расстояние ближе 50 метров.

<https://rg.ru/2019/05/12/zachem-uproshchat-pravila-zapuska-besplotnikov.html>

## ТАСС; 2019.05.12; КОМИССИЯ ИЗУЧИТ ПОДГОТОВКУ ПИЛОТОВ СГОРЕВШЕГО SUPERJET К УПРАВЛЕНИЮ В РУЧНОМ РЕЖИМЕ

Комиссия по расследованию причин катастрофы самолета Sukhoi Superjet 100 в аэропорту Шереметьево рассматривает среди версий недостаточную подготовку пилотов к управлению в ручном режиме. Об этом ТАСС сообщил источник, знакомый с ситуацией.

"Среди версий рассматривается версия, что пилотам не хватило должной подготовки для выполнения посадки в режиме Direct Mode [в ручном режиме]", - сказал собеседник агентства.

Он добавил, что самолет перешел в ручной режим управления после того, как в него попала молния. "Предположительно, из-за короткого замыкания после попадания молнии из строя вышли автоматические системы управления лайнером (автопилот)", - сказал источник, отметив, что работа по установлению причин катастрофы продолжается.

<https://tass.ru/proisshestiya/6420904>

## РОССИЯ 1 # ВЕСТИ НЕДЕЛИ; 2019.05.12 20:37; АВИАКАТАСТРОФА

В: В преддверии 9 Мая возникла еще одна тема, без которой сегодня не обойтись. Она - трудная. Это авиакатастрофа, что случилась в "Шереметьево" ровно неделю назад, в прошлое воскресенье. Тогда жестко приземлился самолет "Sukhoi Superjet-100", да так, что в пожаре погибли сорок пассажиров и один член экипажа. Характерно, что в сети ровно те же, кто хаяли праздник Победы, разразились проклятьями и в адрес нашего самолета, и в адрес государства, которому якобы не жалко людей. Справедливости ради, как сейчас выясняется, причина катастрофы была не в самолете. И к тому же до сих пор у лайнера "Sukhoi Superjet-100" не было ни одной катастрофы из-за отказа техники. Ни одной. В отличие, например, от Boeing. Просто факт. Следствие идет. Профессионалы разберутся.

О случившемся - Андрей Григорьев.

КОРР: Этот полет длился 28 минут. 18:30. Первые секунды после приземления, весь хвост объят пламенем. Слышна команда: "На выход!" По аварийным надувным трапам идет эвакуация. Потом подсчитали: на нее потребовалось 55 секунд.

ДМИТРИЙ ХАРИНИН, ПАССАЖИР РЕЙСА SU1592 МОСКВА - МУРМАНСК: Давки не было. Начиная с 10-го ряда до зоны эвакуации давки не было. После посадки, две минуты - я уже был, получается, на улице.

КОРР: В это же время начинают тушить.

**ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ**, МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ: В 18:30 самолет совершил посадку. В 18:31 был объявлен код красный. А через минуту первая пожарка была рядом.

КОРР: Самолет окружен пожарными машинами. Через одиннадцать минут огонь потушен. Работают спасатели.

(видеосюжет)

КОРР: Этот пассажир благодарит стюардесс.

ДМИТРИЙ ХЛЕБУШКИН, ПАССАЖИР РЕЙСА SU1592 МОСКВА - МУРМАНСК: Где было темно, где была самая высокая температура, они оттуда вытаскивали людей и помогали спуститься на трап.

КОРР: У следствия вопросы и к экипажу, и к исправности самолета, и к наземным службам. Рассматривают три версии аварии, которая привела к гибели 41 человека. Командир воздушного судна Денис Евдокимов говорит: взлетели в 18:02 и сразу попали в грозу.

ДЕНИС ЕВДОКИМОВ, КОМАНДИР ЭКИПАЖА: Из-за молнии у нас произошли потеря радиосвязи и переход самолета не через компьютер, как обычно, а напрямую, да, аварийный режим управления.

КОРР: О неполадках в 18:12 сообщили диспетчеру, получили "добро" на посадку. В 18:22 бортпроводник Максим Моисеев отправляет вот эти СМС невесте: "Мы возвращаемся, не волнуйся".

КСЕНИЯ ОБРАЗЦОВА, НЕВЕСТА МАКСИМА МОИСЕЕВА: А получить сообщение через 20 минут после взлета - это очень тревожно.

КОРР: В 18:24 - еще одно сообщение: "Люблю тебя". Максим Моисеев погиб, пытаюсь открыть выходы в хвосте, - их заклинило. Полные топливные баки и слишком большая скорость при посадке. В итоге самолет, вот здесь это очень хорошо видно - трижды подпрыгивает, отталкиваясь от полосы.

АНДРЕЙ ЛИТВИНОВ, ПИЛОТ ПЕРВОГО КЛАССА: Надломились стойки шасси, повредили баки, которые находятся в крыльях самолета. Говорить сейчас, что Superjet плохой только потому, что он быстро горит, нельзя, я вас уверяю, любой самолет горит очень быстро, даже большие самолеты.

КОРР: Идет проверка действий диспетчеров и спасателей. Отдельная тема - подготовка пилотов.

ОЛЕГ СМИРНОВ, ЗАСЛУЖЕННЫЙ ПИЛОТ СССР: Ошибка мирового значения, когда из пилота, из командира корабля пытаются сделать оператора компьютера. Французский Airbus летел из Бразилии в Париж, нырнул в Атлантический океан, и затонуло 170 человек. Выводы французской комиссии были потрясающие: экипаж не был обучен ручному управлению самолетом в случае отказа электроники. Все, прилетели! Здесь где-то близко к этому же, к этой мировой тенденции находимся и мы.

КОРР: Пострадавших в больницы доставляли по воздуху вертолетами.

СЕРГЕЙ ПЕТРИКОВ, ДИРЕКТОР НИИ СКОРОЙ ПОМОЩИ ИМЕНИ Н. В. СКЛИФОВСКОГО: В институте находится сейчас пять пострадавших после аварии. Четверо из них - это экипаж, он в удовлетворительном состоянии. Пациентка, которая находится в реанимации, она находится в тяжелом состоянии, пока без каких-то серьезных изменений.

КОРР: В московских клиниках всего девять человек из тех, кто летел этим рейсом.

АМИРАН РЕВИШВИЛИ, ДИРЕКТОР НМИЦ ХИРУРГИИ ИМЕНИ А.В. ВИШНЕВСКОГО МИНЗДРАВА РОССИИ: Два пациента уже в отделении, они в удовлетворительном состоянии сегодня. Третий пациент, который был в реанимации, был в тяжелом состоянии, сегодня он, в принципе, в удовлетворительном состоянии. Одна тяжелая пациентка остается, но динамика положительная.

КОРР: Хвост выгорел дотла, от самолета, по сути, осталась только носовая часть. С обломками сейчас работают следователи. Один из "черных ящиков" сильно поврежден, но это не мешает расшифровать хранящуюся в нем информацию. На это, говорят в Международном авиационном комитете, потребуются две-три недели.

Андрей Григорьев, Максим Щепилов, Антон Касимович, Денис Асоян. "Вести недели"

## **МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ; ОЛЬГА БОЖЬЕВА; 2019.05.12; СПЕЦИАЛИСТЫ ОБЪЯСНИЛИ, ПОЧЕМУ НУЖНО ПРИОСТАНОВИТЬ ПОЛЕТЫ "СУПЕРДЖЕТОВ" ПОСЛЕ КАТАСТРОФЫ В ШЕРЕМЕТЬЕВО; "ВОЗНИКАЕТ СЕРЬЕЗНОЕ СОМНЕНИЕ, ЧТО ЭТОТ САМОЛЕТ В ДАННОМ ПУНКТЕ СООТВЕТСТВУЕТ НОРМАМ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ"**

После любой авиакатастрофы авиационные власти каждой страны, как правило, приостанавливают эксплуатацию данного типа самолета до окончательного выяснения причин трагедии. Причем это касается как военной, так и гражданской авиации. Не происходит такого лишь в исключительных случаях, когда налицо явная ошибка пилотирования.

В последней трагедии с жесткой посадкой "Суперджета-100" 5 мая в "Шереметьево", при которой погиб 41 человек, Минтранс не нашел причин для приостановки данного типа самолетов, что косвенно свидетельствует о том, что виновным в катастрофе априори объявлен экипаж. А вот ряд экспертов "МК" с этим не согласен, полагая, что к трагедии могли привести ошибки, которые были допущены еще при сертификации самолета SSJ100.

Один из ведущих специалистов авиаотрасли, который хорошо знаком с правилами сертификации самолетов, на условиях анонимности (он фактически работает в подчинении главы Минтранса, а потому фамилии просил не называть) рассказал "МК" следующее:

- Давайте откроем "Авиационные правила" Российской Федерации и прочитаем часть 25, которая называется "Нормы летной годности самолета в транспортной категории". Здесь в разделе "шасси" говорится: "Система шасси должна быть сконструирована таким образом, чтобы в случае их разрушения из-за превышения расчетных нагрузок на взлете (разбеге) и посадке (пробеге) характер разрушения был таков, чтобы не возникла утечка из любой части топливной системы в количестве достаточном для появления опасности пожара. Предполагается, что нагрузка действует в направлении вверх и назад в комбинации с боковыми нагрузками, действующими как "к", так и "от" фюзеляжа".

То есть получается, делает вывод наш эксперт, что разрушение, которое в результате жесткой посадки произошло на этом самолете, не соответствует нормам летной годности воздушных судов транспортной категории. В таком случае непонятно, как этот пункт требований летной годности доказывали, когда сертифицировали SSJ100?

Он поясняет:

- При сертификации самолета этот пункт должен быть включен в сертификационный базис этой модели. На него должна быть представлена доказательная техническая документация, подтверждающая то, что этот самолет соответствует данному требованию. Проще говоря, возникает серьезное сомнение, что этот самолет в данном пункте соответствует нормам летной годности. Похоже, что в свое время, когда его сертифицировали, этот момент просто упустили и не проверили на соответствие данному пункту. Так что все заявления Минтранса о том, что нет оснований для остановки этого типа самолета, у меня вызывают недоумение.

Эту мысль в открытом письме в Государственную комиссию по расследованию катастрофы самолета SSJ100 (текст имеется в распоряжении "МК") развивает другой эксперт - гендиректор Российско-европейской консультационной компании "РЕК Аэроспейс", главный конструктор самолета-амфибии Бе-200 (1992-2016), почетный авиастроитель России, руководитель программ международного консультативно-аналитического агентства "Безопасность полетов" Александр Явкин.

"Ошибки человека или активные отказы на эксплуатационном уровне действуют как пусковые механизмы скрытых условий, способствующих нарушению присущих системе средств обеспечения безопасности полетов", - заявляет он и ставит под сомнение "наличие ошибки в действиях пилота в качестве основной версии причины катастрофы".

Опираясь на определение ошибки из Руководства по управлению безопасностью полетов ИКАО (Международная организация гражданской авиации), Александр Явкин объясняет: "Версия выхода из строя оборудования под воздействием попадания в самолет молнии подлежит тщательной проверке, так как типовая конструкция была сертифицирована на соответствие требованиям сертификационного базиса, включая п. 25.581. "Защита от молнии. (а) Самолет должен быть защищен от аварийных и катастрофических воздействий молнии и статического электричества".

"И тем не менее, - рассуждает эксперт, - отказ оборудования, сыгравший критическую роль в дальнейших событиях, приведших к катастрофе, произошел. Такое могло случиться как по причине недостаточно глубокого уровня работ, проведенных в процессе сертификации типа, так и из-за возможных отклонений от типовой конструкции при изготовлении данного экземпляра самолета в производстве".

Он делает вывод: "Возникает как минимум ряд вопросов, которые должны быть тщательно изучены технической комиссией: как именно проводились сертификационные летные испытания SSJ100 со всем набором имевшихся на момент посадки отказов? Были ли включены рекомендации летчиков-испытателей, касающиеся особенностей управления самолетом при выполнении посадки в аварийных режимах, в эксплуатационную документацию? И так далее...

По мнению Александра Явкина, если действия пилота и можно рассматривать как ошибку, то к ней привело "невыполнение требований статьи 24.1 Воздушного кодекса РФ, состоящее в том, что в России так и не принята Государственная программа по безопасности полетов и не начато внедрение Системы управления безопасностью полетов в компаниях, в формате, требуемом Приложением 19 ИКАО "Система управления безопасностью полетов". Именно это, считает эксперт, следует считать, в соответствии с

требованием Руководства по управлению безопасностью полетов ИКАО, самым главным нарушением, приведшим к катастрофе SSJ100.

...И тут хотелось бы напомнить, что буквально в марте этого года "МК" на своих страницах уже поднимал эту проблему. В статье "Осторожно, небо закрывается" от 27 марта 2019 года мы писали, что в ближайшее время в нашу страну приезжает комиссия ИКАО с целью проверки Государственной программы безопасности полетов гражданской авиации. В связи с этим члены Экспертного совета в области гражданской авиации России приняли обращение к министру транспорта Евгению Дитриху, где писали: "Государственная программа обеспечения безопасности полетов ВСГА (воздушных судов гражданской авиации. - О.Б.)", утвержденная распоряжением Правительства РФ №641 р от 6 мая 2008 года, на протяжении более 10 лет не уточнялась и не корректировалась; приемлемый уровень безопасности полетов гражданской авиации не определен; высшее должностное лицо, ответственное за ее состояние, как того требует приложение 19 к Чикагской конвенции, не назначено..."

Наличие такой программы в стране, на создание которой ИКАО отвело нам пять лет, требует, чтобы были разработаны собственные системы управления безопасностью полетов, за исполнением которых вводится жесткий государственный контроль.

Ничего этого у нас в стране нет. В статье отмечалось, что вся ответственность за систему безопасности полетов "тонким слоем размазана по пяти структурам: Минтрансу, Росавиации, Ространснадзору, МАК, Минпромторгу. И потому, когда падает самолет, мы обычно видим много разных лиц - министров, администраторов, прокуроров... После следующей катастрофы мелькают опять те же самые - невинные, непричастные, ненаказуемые".

После той публикации, которая привлекла внимание многих авиационных специалистов, свое недовольство автору высказали только представители Минтранса. Да и то в форме недружественного приветия через знакомых: дескать, ай-яй-яй, нехорошо, почему с нами не посоветовались?

Но как советоваться с теми, кто сам ни в чьих советах не нуждается? Разве в Минтрансе услышали тот совет членов Экспертного совета в области гражданской авиации России? А ведь это был даже не совет, а крик о помощи авиационных специалистов, требующих срочно заняться давно назревшей проблемой - созданием Государственной программы обеспечения безопасности полетов воздушных судов гражданской авиации страны.

Возможно, если бы их тогда услышали, сегодня бы не случилось трагедии SSJ100?

Но это, похоже, не про нас. У нас чиновники, которые сами ни дня не летали, но при этом руководят авиацией, без чьих бы то ни было советов прекрасно все знают и про полеты, и про самолеты. А потому в очередном открытом письме, которое, как и все предыдущие, скорее всего, так же останется без ответа, Александр Явкин с горечью пишет: "пока у нас главными специалистами по расследованию летных происшествий выступают следователи СК, целью которых должно быть быстрое нахождение "виновного стрелочника", можно только вспоминать слова Гамлета: "Из жалости я должен быть суровым, несчастья начались - готовьтесь к новым".

<https://www.mk.ru/social/2019/05/12/specialisty-obyasnili-pochemu-nuzhno-priostanovit-polety-superdzhetrov-posle-katastrofy-v-sheremetjevo.html>

## **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2019.05.12; ПОТЕРИ КОРМИЛЬЦЕВ; ПОСТРАДАВШИЕ В АВИАКАТАСТРОФЕ В ШЕРЕМЕТЬЕВО НАЧАЛИ ПОЛУЧАТЬ КОМПЕНСАЦИИ**

Семьи погибших пассажиров злополучного рейса SU1492 Москва - Мурманск и пострадавшие в этой авиакатастрофе начали получать компенсации.

Первые выплаты соцстраха прошли 8 мая. "Фонд соцстраха выплатил все компенсации с несчастными случаями на производстве - это те, кто был в командировках, и члены экипажа", - рассказал глава минтруда Максим Топилин. Он добавил, что назначено 25 пенсий по потере кормильца.

Начали выплаты и страховщики "Аэрофлота". Как рассказали "Российской газете" представители "АльфаСтрахования", уже прошли встречи более чем с 20 семьями

погибших, сделано несколько страховых выплат в соответствии с законодательством. Документы от родственников погибших и пострадавших 6-8 мая страховщики принимали прямо в аэропорту. Дальше заявителей ждут в здании правительства Мурманской области в Мурманске и в главном офисе "АльфаСтрахование" в Москве.

Выплачивать компенсации начал также "Аэрофлот". Семьи погибших получают по девять миллионов рублей, пострадавшие - до 2,5 миллиона рублей.

Специалисты еще выясняют причины трагедии. Пока хронологию событий опубликовал аэропорт Шереметьево. Самолет Sukhoi Superjet 100 компании "Аэрофлот" вылетел из Москвы в Мурманск 5 мая в 18.02. Спустя 10 минут командир воздушного судна доложил диспетчеру о возврате в аэропорт: отказала радиосвязь. Через минуту новый доклад - потеряно также автоматическое управление. Заход и посадка, сообщил пилот, происходят в штатном режиме.

В итоге самолет совершил жесткую посадку и вспыхнул. Через минуту прибыл первый пожарный расчет, затем подоспели другие. В авиакатастрофе погиб 41 человек. Всего на борту было 78 человек.

В ответ на распространившиеся в СМИ и соцсетях сведения и версии произошедшего от различных "источников" авиационные власти призывают дождаться результатов расследования и воздерживаются от комментариев до публикации официальных данных уполномоченных органов.

<https://rg.ru/2019/05/12/reg-cfo/postradavshie-v-aviakatastrofe-v-sheremetevo-nachali-poluchat-kompensacii.html>

## **ТАСС; 2019.05.11; ДАННЫЕ О ПРОБЛЕМАХ С ЭВАКУАЦИЕЙ ИЗ SSJ-100 ИЗ-ЗА РУЧНОЙ КЛАДИ НЕ ПОДТВЕРДИЛИСЬ**

Информация о том, что эвакуации из горевшего в аэропорту Шереметьево самолета Sukhoi Superjet 100 (SSJ-100) препятствовали забиравшие ручную кладь пассажиры, не нашла подтверждений. Об этом ТАСС сообщили в правоохранительных органах.

Ранее ряд СМИ и Telegram-каналов обвинили некоторых пассажиров в том, что они забирали ручную кладь и тем самым якобы помешали эвакуации других пассажиров.

"Эта информация проверялась. Подтверждений не нашла", - сказал источник.

Он отметил, что у большинства пассажиров в хвостовой части самолета, которую в первую очередь охватил пожар, шансов на спасение практически не было. "Об этом свидетельствует и положение тел многих пассажиров, которые были обнаружены в хвосте самолета. Они не успели даже расстегнуть ремни, погибли от отравления продуктами горения в своих креслах. Кто-то, возможно, потерял сознание при ударах самолета о взлетно-посадочную полосу. Причины смерти всех погибших сейчас устанавливаются", - сказал источник. Он добавил, что пассажиры хвостовой части самолета, которым удалось спастись, еще до остановки самолета перешли в переднюю часть лайнера.

<https://tass.ru/proisshestiya/6420256>

## **РБК; 2019.05.09; ТОПИЛИН ЗАЯВИЛ О НАЧАВШИХСЯ ВЫПЛАТАХ ПОСТРАДАВШИМ В АВИАКАТАСТРОФЕ SSJ100**

Министр труда и социальной защиты Максим Топилин рассказал, что 8 мая начались первые выплаты пострадавшим в авиакатастрофе Sukhoi Superjet 100 «Аэрофлота». Об этом сообщает ТАСС.

«Да, нам вчера удалось перевести деньги из Московской области», — сказал он. Топилин добавил, что власти Подмосковья накануне перевели средства всем регионам, в том числе Мурманской области.

Представитель «Аэрофлота» сообщал РБК, что совет директоров одобрил выплаты компенсаций пассажирам SSJ100. Он отметил, что компания уже выплатила компенсации пятерым пассажирам. По его словам, четверым госпитализированным перевели 2 млн руб, а не пострадавшему — 1 млн руб.

Ранее глава Минтранса Евгений Дитрих рассказал, что выплаты семьям погибших составят 9 млн руб., а пострадавшим заплатят по 2 млн руб.

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5cd3e46c9a7947230a15b107>

## **ТАСС; 2019.05.09; ПРЕЗИДЕНТ ОАК СЧИТАЕТ НЕОБХОДИМЫМ ДОЖДАТЬСЯ ИТОГОВ РАССЛЕДОВАНИЯ КАТАСТРОФЫ В ШЕРЕМЕТЬЕВО**

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК), в которую входит компания "Сухой", не комментирует возможные причины крушения самолета Sukhoi Superjet 100 в аэропорту Шереметьево, так как пока ведется следствие. Об этом ТАСС сообщил президент ОАК Юрий Слюсарь.

"Никаких официальных комментариев. Идет расследование", - сказал он ТАСС на просьбу прокомментировать возможные обстоятельства и причины крушения.

<https://tass.ru/ekonomika/6415825>

## **ВЕСТИ.РУ; 2019.05.09; ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР БОРИСОВ: ПОКА ПРЕТЕНЗИЙ К SSJ100 НЕТ**

Полеты российского авиалайнера Sukhoi Superjet 100 пока приостанавливать не будут. Сейчас рассматриваются все версии крушения самолета, но претензий к самой машине нет, заявил вице-премьер Юрий Борисов. Нужно дождаться результатов расследования, добавил он.

Глава "Объединенной авиастроительной корпорации" Юрий Слюсарь, в свою очередь, до конца расследования комментарии давать отказался, сообщает агентство ТАСС.

Как сообщила министр здравоохранения Вероника Скворцова, в тяжелом состоянии еще находятся двое пострадавших. За их жизни борются врачи института Склифосовского.

Кроме того, министр труда Максим Топилин сообщил, что уже начались первые выплаты. Так, 25 семьям назначены пенсии по потере кормильца, а те, кто находился в командировке, получили страховые компенсации.

<http://www.vesti.ru/doc.html?id=3145556>

## **ТАСС; 2019.05.08; ВЛАСТИ СЕВАСТОПОЛЯ ВЫДЕЛИЛИ ПО 1 МЛН РУБЛЕЙ РОДНЫМ ПОГИБШИХ В АВИАКАТАСТРОФЕ В ШЕРЕМЕТЬЕВО**

Правительство Севастополя передало 1 млн рублей матери выпускника Черноморского высшего военно-морского училища Романа Власова, погибшего в авиакатастрофе в Шереметьево 5 мая. Аналогичную выплату получила мать супруги Романа, сообщает пресс-служба губернатора и правительства города.

"По поручению губернатора Севастополя Дмитрия Овсянникова правительство Севастополя выделило из резервного фонда один миллион рублей матери погибшего в авиакатастрофе в Шереметьево мичмана Романа Власова. Средства уже перечислены Наталье Власовой", - говорится в сообщении.

Как уточнили ТАСС в пресс-службе, 1 млн рублей также выделен матери Марины Власовой - погибшей супруги Романа.

Как сообщалось ранее, среди погибших в авиакатастрофе - выпускник Черноморского высшего военно-морского училища мичман Власов, который служил на Северном флоте. Он находился на борту вместе с супругой.

<https://tass.ru/obschestvo/6414709>

## **ИНТЕРФАКС; 2019.05.08; МИНТРАНС РФ ПРЕДСТАВИТ МЕДВЕДЕВУ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИТОГАМ РАССЛЕДОВАНИЯ КРУШЕНИЯ SSJ-100**

Премьер РФ Дмитрий Медведев поручил главе Минтранса Евгению Дитриху представить предложения по организации и техническим параметрам воздушных перевозок с учетом расследования причин катастрофы самолета SSJ-100 в Шереметьево.

Соответствующее решение правительства опубликовано на сайте кабинета министров.

"Минтрансу с учетом результатов работы правительственной комиссии, созданной для расследования причин и ликвидации последствий указанной катастрофы, подготовить и представить председателю правительства предложения по совершенствованию осуществления воздушных перевозок, включая вопросы организационного и технического характера, а также нормативного регулирования", - говорится в решении, принятом по итогам заседания правительства в минувший вторник.

Также Минтрансу совместно с заинтересованными госорганами поручено обеспечить оперативное доведение выплат до пострадавших и семей погибших в результате этой авиакатастрофы.

Вечером 5 мая выполнявший рейс SU1492 из Москвы в Мурманск Superjet-100 компании "Аэрофлот" вернулся в аэропорт "Шереметьево", совершил аварийную посадку в 18.32 мск и загорелся. На борту находились 78 человек, включая пятерых членов экипажа.

По предварительным данным, 41 человек погиб при пожаре на борту самолёта, сообщила представитель Московского межрегионального управления следственного комитета на транспорте Елена Марковская. У пострадавших основные травмы - ожоги дыхательных путей, отравление дымом, ушибы и ожоги тела, заявила глава Минздрава Вероника Скворцова.

По словам источника "Интерфакса", по основной версии на высоте около двух километров экипаж подал сигнал бедствия из-за попадания молнии и отказа радиосвязи и другой электроники, самолет пошел на аварийную посадку с полными баками топлива, от ударов о полосу разрушилась одна из стоек шасси, загорелся двигатель.

Оба "черных ящика" аварийного самолета найдены и переданы специалистам Межгосударственного авиационного комитета (МАК) для расшифровки.

Уголовное дело по статье 263 УК РФ (нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, повлекшее смерть двух или более лиц) расследует Главное управление по расследованию особо важных дел СК России.

"Следствием рассматриваются различные версии произошедшего, среди которых недостаточная квалификация пилотов, диспетчеров и лиц, проводивших технический осмотр борта; неисправность воздушного судна; неблагоприятные метеоусловия", - сообщили "Интерфаксу" в пресс-службе СКР.

Ространснадзор начал внеплановые проверки ПАО "Аэрофлот", АО "Международный аэропорт Шереметьево" и ФГУП "Государственная корпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации".

Риски аварийного самолета были застрахованы в компаниях "АльфаСтрахование" и СОГАЗ, сообщает "Аэрофлот" на своем сайте.

За несколько лет эксплуатации Superjet-100 в гражданской авиации, с самолетами этого типа произошло две катастрофы и несколько инцидентов, большинство из которых были связаны с повреждением или неисправностью шасси.

В частности, в июле 2013 года во время испытательного полета Superjet свершил посадку с убранными шасси в исландском Кеблавике. После ремонта вернулся на базу в Жуковском в декабре. В июле 2018 года аналогичный самолет после завершения испытательного полёта также приземлился с невыпущенными шасси на аэродроме Раменское. Позднее в октябре прошлого года Superjet-100 выкатился за пределы ВПП в Якутске, при этом была разрушена стойка шасси. Никто из пассажиров и членов экипажа в этих происшествиях не пострадал.

Первая катастрофа с самолетом такого типа произошла в Индонезии в начале мая 2012 году, когда лайнер столкнулся с горой при выполнении демонстрационного полета.

## **ИНТЕРФАКС; 2019.05.08; ПРАВКОМИССИЯ ПРЕДОСТЕРЕГАЕТ ОТ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ НЕТОЧНОЙ ИНФОРМАЦИИ О КАТАСТРОФЕ САМОЛЕТА В "ШЕРЕМЕТЬЕВО" И ЕЕ РАССЛЕДОВАНИИ**

Правительственная комиссия призвала ориентироваться только официальную информацию о расследовании катастрофы лайнера Sukhoi Superjet-100 в "Шереметьево" 6 мая.

"Правительственная комиссия, занимающаяся расследованием катастрофы самолета Sukhoi Superjet 100 и организацией помощи пострадавшим и семьям погибших, призывает ориентироваться только на предоставляемую ею официальную информацию", - сообщили "Интерфаксу" в среду в пресс-службе Минтранса.

По данным ведомства, появляющиеся в прессе и соцсетях сообщения о самой катастрофе и ходе расследования её причин могут содержать неточную, сфальсифицированную или вырванную из контекста информацию.

"Достоверные данные будут предоставляться в официальном порядке", - заявили в Минтрансе.

## **КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.05.13; СЕВЕРНЫЙ ШИРОТНЫЙ ЗАХОД; ОАО РЖД ПРЕДЛОЖЕНО ПЕРЕБРОСИТЬ 80 МЛРД РУБ. НА СШХ-2**

Железная дорога Бованенково—Сабетта (Северный широтный ход-2) может быть частично профинансирована за счет переброски 80 млрд руб. с инвестпрограммы ОАО РЖД, касающейся реконструкции Северной железной дороги (СЖД). Как сообщается в плане развития инфраструктуры Севморпути, необходимость в реконструкции СЖД отпадет, поскольку грузы пойдут по СШХ-2. Но в ОАО РЖД считают необходимым сначала достроить базовый СШХ и лишь потом переходить к СШХ-2, а аналитики полагают, что переброска средств на достаточно сырой проект может привести к перегрузке других направлений.

На проект строительства линии Бованенково—Сабетта (СШХ-2) могут перенаправить около 80 млрд руб. с проекта реконструкции Северной железной дороги, представляющей собой часть работ по созданию Северного широтного хода-1 (СШХ-1), но не входящей в концессионное соглашение. Это следует из плана развития инфраструктуры Северного морского пути (СМП) до 2035 года, подготовленного по заказу дирекции Севморпути Аналитическим центром при правительстве (текст есть у "Ъ"). «Переключение части грузопотока с направления Обская—Салехард—Воркута на направление Обская—Бованенково—Сабетта приведет к отсутствию необходимости расшивки узких мест существующей инфраструктуры Северной железной дороги. Это высвободит 80 млрд руб., которые могут быть использованы для строительства Бованенково—Сабетта»,— говорится в документе.

СШХ-1 предполагает строительство по концессионному соглашению участка железной дороги Обская—Салехард—Надым—Хорей длиной 353 км. Концессионер — ООО СШХ (51% принадлежит УК СШХ, подконтрольной «Спецтрансстрою» Юрия Рейльяна, 49% — у «РЖД-Инфраструктурные проекты»). Помимо концессионного участка в проект входят строительство «Газпром» дороги Надым—Пангоды (17,4 млрд руб.) и реконструкция ОАО РЖД отрезков Коноша—Котлас—Чум—Лабытнанги СЖД (81 млрд руб.) и Пангоды—Новый Уренгой—Коротчаево Свердловской железной дороги (СвЖД; 24,5 млрд руб.).

Проект СШХ-2 пока официально не стартовал. В 2015 году конкурс на строительство выиграла группа ВИС, но соглашение с ней, сообщал «Интерфаксу» в апреле глава ЯНАО Дмитрий Артюхов, заморожено в связи с изменением конфигурации проекта. Согласно плану развития инфраструктуры СМП, к 2023 году планируется строительство однопутной ветки Бованенково—Сабетта длиной 170 км, которая, по расчетам авторов документа, даст грузоотправителям эффект от сокращения дистанции перевозки грузов в 18 млрд руб. в год. К участию в концессионном соглашении приглашают «Газпром», а ОАО РЖД, отмечается в плане, сейчас активно проводит «расчеты целесообразности непосредственного участия компании в финансировании, строительстве и последующей эксплуатации СШХ-2 на условиях, аналогичных концессии по СШХ-1».

Источник, знакомый с ходом совещания, сообщил "Ъ", что на нем говорилось, в частности, что грузопоток в 80 млн тонн на СМП за счет СШХ-1 недостижим, но строительство СШХ-2 может помочь в этом. По оценке, данной в плане, к 2024 году объем привлекаемого грузопотока через СШХ с учетом строительства СШХ-2 составит 8,4 млн тонн в базовом сценарии и 21,9 млн тонн — в оптимистичном.

К 2030 году эти цифры составят 16,2 млн тонн и 29,9 млн тонн, к 2035-му — 16,75 млн тонн и 30,65 млн тонн соответственно.

В ОАО РЖД идею о переброске средств не комментируют. В апреле начальник департамента инвестиций ОАО РЖД Юрий Бакеркин говорил, что в реализации проектов СШХ-1 и -2 должна быть «определенная этапность»: сначала СШХ-1, потом — линия Бованенково—Сабетта. Он также говорил, что ОАО РЖД обсуждает проект СШХ-2 с ЯНАО, «Газпромтрансом», НОВАТЭКом и «Росатомом» и «видит, что его возможно

структурировать как самокупаемый проект» с новой грузовой базой, зарождающейся на Ямале. Источник "Ъ", близкий к монополии, поясняет, что СЖД и СвЖД развивают под СШХ-1, а СШХ-2, взаимодействующий с локальной грузовой базой, не разгрузит существующие ветки, а позволит привлечь новый груз для Севморпути, то есть это два отдельных проекта.

СШХ-1 — стратегический проект, который на сегодняшний день уже набрал достаточно хорошие темпы, говорит глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров, хотя пока четкого понимания, когда он будет завершен, нет. По СШХ-2 непонятны параметры и прогнозный грузопоток, отмечает эксперт, поэтому переброска на него каких-либо средств до завершения СШХ-1 и без ясности по планам развития портовых мощностей несет высокие риски перегрузки припортовых станций и основных направлений транспортировки.

<https://www.kommersant.ru/doc/3966879>

## **ТАСС; 2019.05.12; В МВД СЧИТАЮТ, ЧТО ДОРОЖНЫЕ ЗНАКИ УМЕНЬШЕННЫХ РАЗМЕРОВ МОГУТ ПРИВЕСТИ К РОСТУ ДТП**

Дорожные знаки уменьшенных размеров могут привести к увеличению дорожно-транспортных происшествий в России. Об этом сообщили в пресс-центре МВД РФ, отвечая на соответствующий запрос ТАСС.

Ранее со ссылкой на пресс-службу Росстандарта сообщалось, что национальный ГОСТ, разрешающий устанавливать в городах дорожные знаки уменьшенного размера, с 1 мая начинает действовать в России.

"Учитывая, что данный предварительный национальный стандарт не включен в перечень документов по стандартизации, обязательное применение которых обеспечивает безопасность дорожного движения при его организации на территории РФ, полагаем, что его применение на добровольной основе может повлечь риски возникновения дорожно-транспортных происшествий", - говорится в сообщении.

Также в министерстве подчеркнули, что сейчас информация о каком-либо стандарте, который должен был вступить в силу с 1 мая и позволял устанавливать дорожные знаки уменьшенного размера, на официальном сайте Росстандарта отсутствует. "На указанном сайте имеется ссылка о действующем статусе предварительного национального стандарта, в котором содержится информация об уменьшенных типоразмерах дорожных знаков", - сказали в пресс-центре.

Вместе с тем, по данным МВД, отдельные нормы этого предварительного национального стандарта противоречат другим в области организации и безопасности дорожного движения, ПДД, а также Конвенции о дорожных знаках и сигналах, которую Россия ратифицировала.

В качестве эксперимента знаки нового формата установили в Москве, Санкт-Петербурге, Саратове, Владимире и Калининграде. Ранее стандартный знак был 60х60 см, самый маленький - 50х50 см. По новому ГОСТу появятся знаки размером 40х40 см и даже 35х35 см. Новые знаки предназначены для нескоростной улично-дорожной сети, центральных районов города, кварталов исторической застройки. В Росстандарте считают, что их установка должна, в частности, улучшить внешний облик улиц.

<https://tass.ru/obschestvo/6420699>

## **ТАСС; 2019.05.08; КАБМИН УКАЗАЛ РОЛЬ "ДОРОЖНОГО" НАЦПРОЕКТА В ДОСТИЖЕНИИ НАЦИОНАЛЬНЫХ ЦЕЛЕЙ РАЗВИТИЯ**

Реализация нацпроекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги" будет способствовать достижению трех из девяти целей майского указа президента РФ. Об этом говорится в утвержденном правительством едином плане по достижению национальных целей развития РФ на период до 2024 года, размещенном в среду на сайте кабмина.

Как отмечается в документе, национальные цели развития носят "межпрограммный" характер: достижение ни одной из национальных целей не может быть обеспечено в рамках лишь одной государственной программы и (или) национального проекта. Кроме

того, национальные цели развития тесно взаимосвязаны между собой: достижение одних целей находится в прямой зависимости от достижения других.

В частности, **нацпроект "Безопасные и качественные автомобильные дороги"**, согласно документу, является инструментом достижения таких целей как естественный рост населения, повышение ожидаемой продолжительности жизни до 78 лет к 2024 году и до 80 лет к 2030 году, вхождение Российской Федерации в число пяти крупнейших экономик мира.

Как сообщалось ранее, реализация **нацпроекта "Безопасные и качественные автодороги"** до 2024 г. должна привести к снижению количества погибших в ДТП в 3,5 раза по сравнению с 2017 годом - до уровня, не превышающего четырех человек на 100 тыс. населения, а в перспективе к 2030 году - до нулевого уровня. Кроме того, в рамках реализации проекта к 2024 г. (по сравнению с 2017 г.) должна вырасти доля автодорог регионального значения в нормативном состоянии с 43,1% до 50,9%, ликвидирована половина мест концентрации ДТП, вдвое увеличена (до 85%) доля протяженности дорог городских агломераций в нормативном состоянии, на 10% снижена доля федеральных и региональных трасс, работающих в режиме перегрузки.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/344249>

## **ТАСС; 2019.05.08; БОЛЕЕ 100 МЛН РУБЛЕЙ НАПРАВЯТ НА РЕМОНТ УЛИЦ ЧЕЧЕНСКОГО ГОРОДА АРГУН ПО НАЦПРОЕКТУ**

Более 100 млн рублей планируется направить на ремонт 12 улиц чеченского города Аргун в рамках национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги". Об этом среду сообщила пресс-служба главы и правительства республики.

"В городе Аргуне в текущем году в рамках национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги" отремонтируют 12 участков общей протяженностью 12,2 км. Ремонтные работы начнутся уже в июне этого года, сразу после завершения закупочных процедур и заключения муниципальных контрактов. На эти цели предусмотрено финансирование в размере 105,93 млн рублей", - отметили в пресс-службе. В первую очередь планируется отремонтировать проблемные участки улично-дорожной сети города, на состояние которых поступило наибольшее количество обращений горожан. По данным пресс-службы, всего к 2024 году благодаря нацпроекту будет обновлено более 100 км объектов дорожной сети Аргуна.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/343613>

## **ТАСС; 2019.05.08; ПЕРВЫЙ КОМПЛЕКС РЕКОНСТРУИРУЕМОГО УЧАСТКА ТРАССЫ Р-217 "КАВКАЗ" ЗАВЕРШАТ ДО КОНЦА ГОДА**

Первый пусковой комплекс реконструируемого в Адыгее участка федеральной трассы Р-217 "Кавказ" завершат до конца текущего года, сообщили в среду в пресс-службе главы республики.

"Сегодня в доме правительства республики в рамках рабочей встречи глава Адыгеи Мурат Кумпилов обсудил с руководителем ФКУ Упрдор "Черноморье" Владимиром Кужелем перспективы развития транспортной инфраструктуры, реконструкции автомобильных дорог федерального значения, проходящих по территории республики. Отдельное внимание уделили проекту реконструкции участка федеральной автодороги Р-217 "Кавказ". Подъезд к Майкопу на участке км 92 - км 102". Как заверил Владимир Кужель, первый пусковой комплекс завершат в текущем году", - сказали в пресс-службе.

Сейчас на этом 10-километровом участке дороги, проходящем по территории Майкопского района со стороны Армавира, активно ведутся работы по расширению трассы, строительству транспортных развязок, изменению придорожной полосы. До конца года будут построены три транспортные развязки, организовано движение по четырем полосам, параметры дороги будут соответствовать первой категории. Кроме того, в рамках проекта ведется строительство транспортной развязки в районе Кужорского переезда. Эти работы планируется завершить уже в следующем году, уточнили в пресс-службе главы региона.

"Существенное улучшение дорожной инфраструктуры после реализации данных проектов во многом будет способствовать устойчивому развитию экономики и сокращению дорожно-транспортных происшествий, привлечению инвестиций, приведет к повышению уровня жизни людей. Именно такая задача ставится руководством страны, в том числе и в рамках национального проекта "**Безопасные и качественные автомобильные дороги**", - цитирует Кумпилова пресс-служба.

Ранее сообщалось, что реконструкция автодороги, начатая в минувшем году, вызвана постоянно увеличивающейся транспортной нагрузкой на подъезд к Майкопу со стороны Армавира Краснодарского края. После окончания строительства на трассе появится четыре полосы движения, она будет доведена до первой категории. Дорогу оградят металлическими барьерами, на ней будут установлены шумозащитные экраны и автобусные остановки, оборудовано уличное освещение. Общая стоимость работ - 5,7 млрд рублей федеральных средств.

<https://tass.ru/v-strane/6414553>

## **ИНТЕРФАКС; 2019.05.13; Ж/Д ПРОЕКТ БАКУ-ТБИЛИСИ-КАРС МОЖЕТ БЫТЬ РАСШИРЕН ЛИШЬ С СОГЛАСИЯ ВСЕХ 3 СТРАН-УЧАСТНИЦ - ПРЕМЬЕР ГРУЗИИ**

Железная дорога Баку-Тбилиси-Карс (БТК) является стратегическим проектом Азербайджана, Грузии и Турции, к которому любой другой участник может присоединиться только с согласия всех трех стран, заявил глава грузинского правительства Мамука Бахтадзе.

"Между тремя странами подписано соглашение, конкретно определяющее принципы, на которых он реализуется", - сказал чиновник журналистам в минувший четверг, комментируя итоги состоявшейся на прошлой неделе встречи в Анкаре, на которой руководители железных дорог РФ, Турции и Азербайджана подписали меморандум о возможности присоединения ОАО "Российские железные дороги" к проекту БТК.

"Похоже, эта встреча была совершенно другого ракурса, поскольку, в соответствии с соглашением, подписанным между тремя странами (Азербайджаном, Грузией и Турцией - ИФ), только в случае согласия всех трех стран к проекту может присоединиться любой другой игрок", - подчеркнул М.Бахтадзе. По словам грузинского премьера, большая часть работ завершена, и проект будет реализован по имеющимся инженерным решениям.

Чиновник отметил, что именно на территории Грузии будет находиться соединительная станция, где произойдет смычка железной дороги так называемого "европейского стандарта" (шириной колеи 1435 мм) с существующей "широкой" колеей (1520 мм) - в Ахалкалаки. "Никакой другой вариант не обсуждается", - заявил М.Бахтадзе.

Как сообщалось ранее, 6 мая руководители железных дорог РФ, Турции и Азербайджана подписали меморандум о возможности реализации проекта по строительству второго железнодорожного пути с шириной колеи 1520 мм на участке Ахалкалаки (Грузия) - Карс протяженностью 76 км по территории Турции и логистического терминала в Карсе.

Как говорилось в пресс-релизе РЖД, "меморандум предусматривает совместные действия для обеспечения регулярных ж/д перевозок по маршруту Баку-Тбилиси-Карс, включая установление экономически обоснованных тарифов и привлечение новой грузовой базы".

Магистраль Баку-Тбилиси-Карс была введена в эксплуатацию в 2017 г. В рамках проекта построена железная дорога Карс-Ахалкалаки протяженностью 98 км, из которых 68 км - по территории Турции, 30 км - Грузии, а также осуществлена реконструкция в Грузии 183-километрового участка Ахалкалаки-Тбилиси. Работы на грузинской части магистрали финансировались Азербайджаном, выделившим Грузии два льготных кредита на общую сумму \$775 млн. Общая протяженность БТК составляет 826 километров.

## **ПРАЙМ; 2019.05.09; ОАЭ СЧИТАЮТ, ЧТО ЕЩЕ РАНО ОПРЕДЕЛЯТЬ ДАТУ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ ПОЛЕТОВ BOEING 737 MAX**

ОАЭ считают, что пока преждевременно устанавливать дату возобновления полетов Boeing 737 MAX, сообщает эмиратское информационное агентство WAM со ссылкой на заявление Главного управления гражданской авиации страны.

Главное управление гражданской авиации ОАЭ приняло решение запретить полёты Boeing 737 MAX в воздушном пространстве страны после катастрофы самолета авиакомпании Ethiopian Airways. Запрет вступил в силу в 0.01 по местному времени 13 марта.

В заявлении управления отмечается, что определить дату возобновления полетов самолетов Boeing 737 MAX не представляется возможным до тех пор, пока не будут подтверждены "все элементы обеспечения безопасности пассажиров".

Главное управление гражданской авиации ОАЭ также подчеркнуло, что находится в контакте с Федеральным управлением гражданской авиации США для получения технической информации о предлагаемых обновлениях в системе управления самолетами.

## **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; КИРА ЛАТУХИНА; 2019.05.12; БЕЗ РАСКАЧКИ; ВЛАДИМИР ПУТИН ПРИЗВАЛ ЗАКРЫТЬ ДОЛГИ ПО НАЦПРОЕКТАМ**

Бюрократия и безосновательные переносы сроков при реализации нацпроектов недопустимы. Нужно закрыть правовые долги и снять все финансовые вопросы, а также пресечь сомнительную практику передачи заказов "своим" предприятиям. Об этом президент заявил на заседании Совета по стратегическому развитию и национальным проектам.

Заседание глава государства начал минутой молчания в память о погибших в результате авиакатастрофы в Шереметьево. Затем собравшиеся перешли к повестке. Год назад был подписан указ о национальных целях и стратегических задачах развития, началась работа над нацпроектами, которые имеют определяющее значение для экономики и социальной сферы. Президент предложил провести инвентаризацию - "предметно и критично, не обходя острые углы", посмотреть, что уже удалось сделать, где есть продвижение вперед, а где - сбой. "Людям неинтересны абстрактные обещания, ведомственные планы или графики, разного рода технические вопросы", - подчеркнул он. Они ждут результатов, причем не в отдаленном будущем, а сейчас.

"К сожалению, мы вновь - нередко, не всегда, но нередко - сталкиваемся с инертным, бюрократическим подходом, - раскритиковал глава государства, - с желанием переложить ответственность, сдвинуть массив содержательной работы "на потом". "То и дело безосновательно, буквально по своему усмотрению, переносятся сроки подготовки нормативных актов и реализации мероприятий нацпроектов. Одна задержка тянет за собой целую цепочку других - в итоге работа буксует", - заметил он. Владимир Путин призвал жестко упорядочить практику переноса контрольных сроков: "Это должно быть редким аргументированным исключением из правил, а лучше от этой привычки вообще полностью избавиться". "Когда в Послании подчеркивал, что времени на раскачку нет - это не фигура речи, не безадресный призыв, это четкое, жесткое и персональное требование к правительству, федеральным ведомствам, региональным и муниципальным командам", - обозначил он.

"Каждый руководитель региона обязан лично и предметно заниматься реализацией нацпроектов на своей территории, погрузиться в эту работу и вести ее в диалоге с людьми, подробно информируя о принимаемых решениях, разъясняя логику и цели всех наших действий", - подчеркнул глава государства. "Но это вовсе не значит, что все заботы можно переложить на регионы и спрашивать с них только отчетность", - продолжил Путин.

Не по всем проектам сформирована необходимая нормативно-правовая база, отстает методическое сопровождение, отмечены сбои в финансировании, констатировал президент. "Необходимо в кратчайшие сроки, но, конечно, не впопыхах, не в спешке, а качественно закрывать правовые долги, снять все финансовые вопросы, устранить другие организационные проблемы и пробелы", - поручил он.

"И, конечно, важно обеспечить равные возможности, справедливые условия участия в реализации нацпроектов", - заявил Путин и привел пример: появляются искусственные барьеры, техзадания "рисуются" под конкретного производителя, иногда зарубежного. "Побеждают в данном случае не лучшие, а "свои", далеко не с оптимальными предложениями, с высоким риском срыва заказов", - заметил он и призвал пресечь сомнительную практику. "Получать заказы должен не тот, кто ближе к распорядителям

средств, а тот, кто дает лучшие предложения и по качеству, и по цене, и по надежности", - заявил глава государства и поручил ФАС усилить контроль за такими закупками. Минфин и казначейство должны в конце года проанализировать закупочную кампанию в рамках нацпроектов на местах. "Эти и другие материалы станут основой для подведения итогов и объективной оценки деятельности всех уровней власти по реализации нацпроектов и других наших ключевых программ развития", - подытожил президент.

Первый вице-премьер, министр финансов Антон Силуанов сообщил, что по итогам работы с регионами будет подготовлен проект изменений в Бюджетный кодекс, чтобы эффективно и в срок реализовывать мероприятия нацпроектов. Оказание услуг объединят в 25 комплексов по жизненным ситуациям, рассказал вице-премьер Максим Акимов. Граждане смогут получить решение задач в один "клик". До конца года заработают два сервиса - европротокол при ДТП через госуслуги и оплата долгов для выезда за рубеж. На очереди 15 наиболее социально чувствительных: помощь при рождении ребенка, поступлении в вуз, сервисы для инвалидов. Вице-премьер Татьяна Голикова, в частности, привела цифры: младенческая смертность достигла исторического минимума - 4,3 случая на 1000 родившихся. Снизилась смертность и от онкозаболеваний.

<https://rg.ru/2019/05/08/putin-prizval-zakryt-dolgi-po-nacproektam.html>

## **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР КУЗЬМИН; 2019.05.12; РЕЦЕПТ ДЛЯ РОСТА**

Единый план правительства для достижения национальных целей развития, выполнение которых глава государства ожидает к 2024 году, утвердил премьер-министр Дмитрий Медведев.

Президентом установлены девять основных задач, включая снижение смертности и обеспечение устойчивого естественного прироста населения, снижение бедности и повышение доходов населения. По каждой из них правительство расписало ежегодные показатели.

Так, с этого года естественная убыль населения страны должна стабильно сокращаться. В этом году она может составить 219,1 тысячи человек, в 2020 году снизиться почти вдвое - до 127,4 тысячи, а в 2024 году правительство намерено достичь естественного прироста, пусть и всего в одну тысячу. Продолжительность жизни при рождении, как ожидается, с 73,2 лет в 2019 году вырастет до 78 лет в 2024-м.

Достижение этих целей требует создания условий для повышения рождаемости и снижения смертности. Наиболее значительного снижения смертности планируется добиться среди граждан трудоспособного возраста, старшего поколения и среди младенцев. Для повышения рождаемости правительство задействует большой набор мер, в том числе поддержку семей при рождении детей, повышение доступности жилья для них. В рамках решения задачи по улучшению жилищных условий семей ежегодный показатель с 3,4 миллиона в 2019 году предполагается довести до 5 миллионов в 2024-м.

Реальные располагаемые доходы населения перешли к росту в прошлом году - по предварительным оценкам, на 0,1 процента. Через пять лет, рассчитывают в кабинете министров, это будет 2,4 процента. Процент бедного населения - с доходами ниже прожиточного минимума - с нынешних 12 процентов снизят до 6,6.

Государство со своей стороны поддержит рост доходов населения через повышение заработных плат работников бюджетного сектора, индексации социальных выплат и повышения пенсий. Каждый год правительство будет устанавливать размер федерального МРОТ на уровне прожиточного минимума трудоспособного населения за второй квартал предыдущего года, продолжит совершенствование пенсионной системы для роста уровня пенсий выше уровня инфляций.

Национальные цели развития, подчеркивается в документе, взаимосвязаны: ни одна из них не может быть достигнута с помощью какой-то одной госпрограммы или нацпроекта. Невозможно снизить бедность без обеспечения устойчивого экономического роста страны.

Президентом здесь определены конкретные задачи. Российская экономика в 2024 году должна войти в первую пятерку передовых экономик мира. Сейчас это шестое место, а

правительство рассчитывает справиться досрочно - уже в 2023 году. Реальный рост ВВП в 2019 году заложен на уровне 1,9 процента, затем должен начаться неуклонный рост - до 3,3 в год в 2023-2024 годах. Несырьевой неэнергетический экспорт планируется нарастить с 230 миллиардов долларов (2019 год) до 350 миллиардов через пять лет.

Для ускорения темпов экономического роста, считают в кабинете министров, необходимо повышать качество инвестиций в основной капитал и увеличивать их объем до 25 процентов ВВП, наращивать производительность труда, повышать уровень добавленной стоимости на российскую продукцию и расширять ее присутствие на мировых рынках, а также стимулировать экономическую активность населения и увеличивать численность рабочей силы.

Большие ожидания связаны с процессами внедрения цифровых технологий в экономические и социальные процессы. Общие затраты на "цифровизацию" планируется увеличить с 2,2 до 5,1 процента ВВП.

Есть риски, что реализация этих планов может оказаться сложнее, чем это видится сейчас. Все они относятся к внешним факторам. К таким рискам приписаны замедление темпов роста мировой экономики, падение цен на сырьевые товары, финансовый кризис в странах с формирующимися рынками, ужесточение денежно-кредитной политики в США, развитие торговых войн и конечно же ужесточение санкций в отношении нашей страны.

<https://rg.ru/2019/05/12/medvedev-utverdil-plan-dlia-dostizheniia-nacionalnyh-celej-razvitiia.html>

## **КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ БУТРИН;; 2019.05.13; СТАРШИЙ ПО ПАРАДНОМУ ПОДЪЕЗДУ; ТАТЬЯНА ГОЛИКОВА ТЕПЕРЬ ОТВЕЧАЕТ ПОЧТИ ЗА ПОЛОВИНУ НАЦИОНАЛЬНЫХ ЦЕЛЕЙ РАЗВИТИЯ**

Три вице-премьера — Татьяна Голикова, Максим Акимов, Виталий Мутко — и первый вице-премьер Антон Силуанов принятым правительством планом объявлены ответственными за достижение национальных целей развития из майского указа Владимира Путина. Новый план Белого дома позволяет подключать к работе проектного офиса нацпроектов любые госпрограммы, обеспеченные бюджетными средствами, в том числе не имеющими к нацпроектам никакого отношения. Другим постановлением правительства нацпроекты объявлены главным приоритетом работы Белого дома — любые документы по ним ведомства должны согласовывать за три дня, то есть срочно.

Правительство опубликовало «Единый план по достижению национальных целей развития на период до 2024 года» и приложение к нему. Статус документа неочевиден — исходя из данных приложения, он разрабатывался в том числе Минэкономики, утвержден 7 мая в рамках исполнения поручения правительству, но постановление, утверждающее его, пока не опубликовано. Без подробностей документ обсуждался на совете по нацпроектам 8 мая — тогда первый вице-премьер Антон Силуанов подтвердил его существование, а заместитель главы Счетной палаты Вера Чистова обратила внимание на публичную недоступность этого плана.

Документ с неочевидным статусом между тем выглядит важным с точки зрения внутренней политики: он определяет (то есть в том числе ограничивает) приоритетные для правительства способы достижения «национальных целей развития» майского указа президента Владимира Путина 2018 года, а также цифровую конкретику достижения целей по годам и «ответственных» (пока неочевидно, в каком смысле: публикация лишь указывает, что «единый план» — часть документов стратегического планирования, но ни в одном из их перечней он никогда не упоминался прямо).

Идеологию увязки нацпроектов с национальными целями развития объяснял в интервью «Ъ» 29 апреля министр экономики Максим Орешкин. Сам документ провозглашает следующую логику. Девять национальных целей развития должны достигаться реализацией «Основных направлений деятельности правительства» (ОНДП), реализуемых госпрограммами (непроектный подход) и нацпроектами (проектный подход). Поскольку национальные цели развития «носят "межпрограммный" характер» и тесно связаны, «единый план» нужен для утверждения методов и способов их достижения (точнее, «траекторий выхода показателей... на целевые уровни») независимо от того, в

непроектном или проектном подходе применяются рабочие инструменты правительства. Иными словами, задача плана — дополнить ОНДП. Это дополнительно усложняет иерархию программных документов Белого дома, видимо, отражая конкуренцию внутри власти за управленческие ресурсы вокруг госпрограмм и нацпроектов,— большая часть работы по нацпроектам ведется не на правительственных площадках, с участием администрации президента и Госсовета.

Главная формальная новость «единого плана» Белого дома — утверждение четырех «ответственных» за достижение национальных целей.

За четыре из девяти — прирост численности населения, ожидаемую продолжительность жизни при рождении, число бедных и, неожиданно, реальные располагаемые доходы населения — отвечает вице-премьер Татьяна Голикова. Три цели — ускорение роста ВВП, сравнительный рост ВВП и объемы несырьевого неэнергетического экспорта — определены первому вице-премьеру Антону Силуанову. Вице-премьеру Максиму Акимову достались две цели — доля расходов на цифровую экономику в ВВП и доля инновационных компаний. Наконец, вице-премьер Виталий Мутко озадачен одной целью — числом семей, улучшивших жилищные условия.

В любом случае документ дает четырем вице-преьерам дополнительные возможности привязки ведомственных действий к работе проектного офиса — сейчас основного для Белого дома формата работы. При этом также 7 мая подписано постановление правительства, снижающее сроки согласования ведомствами любых документов, касающихся нацпроектов, с десяти дней до трех. Это делает проектный офис главным в работе правительственных структур, любые согласования по нацпроектам де-факто объявлены приоритетом.

Несмотря на идейную вторичность документа по отношению к ОНДП, в нем есть несколько идеологем, определенности с которыми не было в ОНДП 2018 года,— они попали в «единый план» без публичных дискуссий. Главные касаются рынка труда и распределены между целями Антона Силуанова и Татьяны Голиковой. Правительство признает, что его прямым вкладом в снижение бедности и рост доходов должно быть повышение зарплат госсектора (очевидно, выше инфляции),— ранее считалось, что это можно делать в том числе налоговой политикой. Для ускорения темпов экономического роста нужно не только увеличение доли инвестиций в ВВП до 25%, но и «рост производительности, в том числе не связанный с новыми инвестициями», а также прямо — «повышение экономической активности населения» и дальнейшее снижение «нейтрального» уровня безработицы, вопрос о котором обсуждается в правительстве впервые. С учетом других положений плана — от привлечения квалифицированной трансграничной миграции до развития гибких форм занятости и регуляторного стимулирования цифровизации — это и противоречивый, и не всегда стандартный подход. Впрочем, противоречивость (если сравнивать документы Белого дома с разработками, например, Еврокомиссии или правительства КНР) сейчас — мировой стандарт таких планов.

Новой является и прямая ориентация в «цифровизации» на поддержку российских высокотехнологичных компаний-лидеров (развитие старой идеи «национальных чемпионов» в одной сфере), обязательства государства спонсировать получение «цифровых компетенций» до 10 млн человек (через онлайн-курсы), рост доли расходов на развитие цифровой экономики в ВВП втрое за пять лет (это очень быстро), обязательство принять комплекс новых мер по поддержке рождаемости в регионах РФ, где она низкая (ранее правительство избегало «позитивной дискриминации» таких регионов, кроме Дальнего Востока), намерение Белого дома экспериментировать с конвергенцией ипотечного кредитования и верхних уровней пенсионной системы («ипотека под залог пенсионных накоплений» — отметим, будущее самой накопительной системы неизвестно). В жилищном вопросе правительство, по сути, рассчитывает на снижение ипотечной ставки ниже 8% и развитие социальной субсидированной ипотеки.

Одна из трех целей, поставленная Антону Силуанову: это достижение пятого (вместо шестого сейчас) места ВВП РФ по паритету покупательной способности в мире с 2023 года. Оно, и это констатирует сам план, зависит не столько от достижения РФ национальных целей развития, сколько от того, будет ли ВВП по ППС Германии (сейчас

пятое место в списке) до 2022 года вести себя, как в последние годы, то есть расти темпами чуть ниже РФ, и от того, не ускорится ли неожиданно рост ВВП по ППС Индонезии (седьмое место в списке). Важнейшей в этом вопросе является и курсовая динамика евро и индонезийской рупии, на которую ни Банк России, ни Белый дом прямо не влияют, а возможности правительства РФ влиять на ВВП Германии несколько выше, чем на ВВП Индонезии, но все же весьма ограничены.

<https://www.kommersant.ru/doc/3966862>

## **ВЕДОМОСТИ; ЕЛЕНА МУХАМЕТШИНА; 2019.05.08; НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ ПОКА НЕ СТАЛИ ИНСТРУМЕНТОМ ВОЗДЕЙСТВИЯ НА ОБЩЕСТВЕННОЕ МНЕНИЕ; ЭКСПЕРТЫ «ПЕТЕРБУРГСКОЙ ПОЛИТИКИ» ИЗУЧИЛИ, КАК ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРОДВИГАЕТ ПОЗИТИВНУЮ ПОВЕСТКУ**

Национальные проекты и другие социальные инициативы власти дают ограниченный эффект для сглаживания тревог общественного мнения. Об этом говорится в публикуемом в понедельник докладе фонда «Петербургская политика», в котором анализируется деятельность вице-премьеров федерального правительства в 2019 г. Тема нацпроектов значима, но пока находится в стартовом состоянии: их детализация и популяризация оказались отложены почти на год и пока преждевременно говорить о массовых ожиданиях от их реализации и о предвкушении достижения запланированных результатов, считают эксперты.

Правительству за четыре месяца 2019 г. было важно сосредоточиться на продвижении собственной позитивной повестки, в которой выделились два направления – регуляторная гильотина, заявленная премьером Дмитрием Медведевым, и снижение регулирующего воздействия государства на экономику, о чем заявил первый вице-премьер Антон Силуанов, отмечается в докладе. Также правительству требовалось удержать текущую ситуацию и минимизировать последствия негативных экономических процессов: основное внимание уделялось сдерживанию цен (в том числе на бензин и стройматериалы) и ограничению роста коммунальных тарифов, но не все меры оказались эффективными, полагают эксперты. А вот задача не допустить рост антирейтинга правительства была решена, считают авторы доклада: оценки деятельности кабинета министров были соизмеримы с оценками других институтов власти.

Указ о национальных целях и стратегических задачах развития президент Владимир Путин подписал год назад, тогда же был сформирован список из 12 нацпроектов по трем направлениям – человеческий капитал, комфортная среда и экономический рост. Однако работой над нацпроектами Путин, как выяснилось, недоволен. На заседании Совета по стратегическому развитию и нацпроектам 8 мая президент, в частности, раскритиковал инертный бюрократический подход, сбой в финансировании отдельных направлений нацпроектов, перенос сроков подготовки нормативных актов и реализации отдельных мероприятий. О том, могут ли стать результатом этой критики кадровые решения в отношении членов правительства, Путин умолчал. Пресс-секретарь премьера Олег Осипов на соответствующий вопрос «Ведомостей» не ответил.

Случаи отставок из-за осуществления подобных инициатив были, хотя и полузабыты – как, например, уход в 2013 г. Владислава Суркова с поста главы аппарата правительства, говорит президент «Петербургской политики» Михаил Виноградов: «Сейчас все будет зависеть от того, насколько нацпроекты будут приоритетом, – они заявлены в этом статусе, но пока эффект не очевиден. В прошлом году они проиграли пенсионной реформе». Много зависит и от того, можно ли нацпроекты «использовать в долгую» как позитивную повестку или они будут размываться острыми скоротечными историями, пока же в повестке нацпроектов особо нет, продолжает эксперт: «Нельзя также исключать, что из этих проектов оформятся три-четыре ключевых, а остальные отойдут на периферию». Ротация членов правительства возможна из-за результатов работы и из-за конфликтов в случае распределения госфинансирования, говорит Виноградов: «Много будет зависеть от того, наработают ли правительственные чиновники образ незаменимых с точки зрения удержания экономической ситуации, в том числе менеджмента нацпроектов (на эту роль активнее других претендует Силуанов), и сумеют ли они избежать рисков из-за

конфликтов вокруг самых чувствительных тем – например, Дмитрий Козак в контексте цен на бензин или Алексей Гордеев в связи с мусорной реформой».

Отставки членов правительства будут приурочены к парламентским выборам 2021 г., считает политолог Алексей Макаркин: «Будут смотреть на рейтинги власти. Перед выборами в Госдуму 2016 г. была мощная волна поддержки властей из-за Крыма. Ближе к 2021 г., если не случится какой-то геополитической истории, все будет сложнее, не исключено и протестное голосование». После монетизации льгот в середине 2000-х гг. был уволен министр социального развития Михаил Зурабов, напоминает эксперт: «Сейчас таких аллергенов в правительстве нет. Но если начнутся проблемы в социальной сфере, то под ударом может оказаться профильный вице-премьер Татьяна Голикова и социальный блок». Даже если какие-то из нацпроектов пойдут более успешно после президентского внушения, это вряд ли заметит общество – да и атрибутируют скорее президенту, чем правительству, поэтому нацпроекты вряд ли можно будет использовать для повышения рейтингов, резюмирует Макаркин.

<https://www.vedomosti.ru/politics/articles/2019/05/13/801170-natsionalnie-proekti-natsionalnie-instrumentom-instrumentom>

## **ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ АЛЕКСЕЙ РАММ; 2019.05.13; ГОССДЕЛКА ЗАКРЫТА: 35% БЮДЖЕТНЫХ ЗАКУПОК ОКАЗАЛИСЬ ЗАСЕКРЕЧЕННЫМИ; ЛИДЕРАМИ ТАЙНЫХ ЗАКАЗОВ СТАЛИ УПРАВЛЕНИЕ ДОРОЖНО-МОСТОВОГО СТРОИТЕЛЬСТВА, МОСКОВСКИЙ МЕТРОПОЛИТЕН И «РОСКОСМОС»**

Совокупная стоимость засекреченных госконтрактов, заключенных по 44-ФЗ, составила в 2018 году 2,4 трлн рублей, следует из отчета Минфина. Показатель публикуется впервые, сообщили «Известиям» в ведомстве. Крупнейшими заказчиками стали организации, ассоциирующиеся скорее с гражданской сферой, — «Роскосмос», Управление дорожно-мостового строительства и Мосметро. Военные эксперты, опрошенные «Известиями», объяснили состав лидеров засекреченных закупок пересечением с интересами Минобороны.

Вынесли из сумрака

За минувший год госорганы заключили 52 717 контрактов, содержащих гостайну, на сумму 2,4 трлн рублей. Этот показатель публикуется впервые, заявили «Известиям» в Минфине. В документе уточняется, что засекреченные закупки составили 35% от общего объема контрактов, заключенных в рамках 44-ФЗ.

Традиционно госструктуры засекречивают закупки, прямо или косвенно связанные с обороноспособностью страны. Впрочем, к категории гостайны могут быть отнесены и поставки исключительно гражданской продукции, если разглашение этой информации признано нежелательным для безопасности страны.

Государство излишне увлекается засекречиванием сведений, заявил «Известиям» завлабораторией исследований бюджетной политики РАНХиГС Илья Соколов. Значительная часть информации, которую отнесли к гостайне, может быть публичной без особого ущерба, уверен он. Например, зачастую засекречиваются сведения о закупках для нужд силовых ведомств или Минобороны, связанные с модернизацией их системы ЖКХ или здравоохранения.

СПРАВКА «ИЗВЕСТИЙ»

Государство охраняет информацию о заказах, касающихся обороноспособности страны, внешней политики, экономики, науки, разведки и контрразведки, оперативного розыска и противодействия терроризму.

— Большой необходимости закрывать расходы, например, на учреждение, где лечатся военные, я не вижу, — заявил эксперт.

В Минфине на вопрос Известий, какие виды контрактов могут быть рассекречены без серьезных последствий для безопасности страны, сообщили, что заказчики определяют самостоятельно, какая закупка относится к гостайне, опираясь на закон.

Больше трети засекреченных госзакупок — действительно высокий показатель, особенно относительно развитых стран, согласился эксперт экономического факультета МГУ

Сергей Белев. Однако с учетом того, что почти пятая часть бюджетных расходов — закрытые статьи, такая доля контрактов с гостайной не удивляет, рассуждает эксперт. Согласно федеральному бюджету, секретные и совершенно секретные расходы в 2019 году выросли на 7,6% и превысили 3 трлн рублей. В развитых странах их вес в 2–3 раза ниже, добавил Илья Соколов. Впрочем, есть и объективные причины для снижения прозрачности, например санкции.

Тайны подземелья

Две госструктуры из трех, ставших крупнейшими заказчиками в рамках засекреченных закупок, ассоциируются исключительно с гражданской деятельностью. Ими стали Управление дорожно-мостового строительства (УДМС) и Московский метрополитен, в общей сложности заключившие контрактов почти на 250 млрд рублей. В этих двух организациях не ответили на просьбу «Известий» уточнить, по какой причине они стали лидерами секретных заказов.

Лидерство Мосметро и Дорстроя может объясняться тем, что для реализации своих проектов им требуется информация о засекреченных объектах Минобороны, заявил военный эксперт Владислав Шурыгин. Например, дорожные строители используют при проектировании секретную геодезическую и топографическую информацию, такую, как координаты стратегически важных объектов. Такие данные используются и в военных целях, например, для «привязки» высокоточного оружия к географическим координатам.

Мосметро для прокладки новых веток также требуется доступ к секретной информации, например, о стратегически важных коммуникациях и объектах под землей, заключил эксперт.

Могут быть и другие причины, по которым гражданские компании стали крупнейшими заказчиками секретной продукции. Как предположил главный редактор журнала «Экспорт вооружений» Андрей Фролов, УДМС могло контрактовать подряд на строительство взлетно-посадочной полосы для военной авиатехники, а Мосметро — работать над проектом закрытых линий подземки для экстренной эвакуации.

— Еще в советский период метрополитен строил секретные линии подземки, предназначенные для нужд Минобороны и первых лиц государства (так называемое Метро-2), добавил эксперт. \*\*\*

<https://iz.ru/877209/dmitrii-grinkevich-aleksei-ramm/gosdelka-zakryta-35-biudzhethnykh-zakupok-okazalis-zasekrechennymi>

## **ТАСС; 2019.05.11; "ВЕСТИ В СУББОТУ" УЗНАЛИ, ЧЕМУ МОЖНО ПОУЧИТЬСЯ У АМУРЧАН**

Удивительная история про 9 мая. Удивительное состоит в том, что впервые победа выпала на этот день еще в 1858 году. Дело было на Дальнем Востоке.

Что окружало храм в тогдашней станице Усть-Зейская, ныне — Благовещенске-на-Амуре? Где еще в России вы увидите рядом с храмом флашток? А дело в том, что именно на этой горке 9 мая 1858 года граф Муравьев-Амурский и архиепископ Иннокентий Вениаминов подняли российский стяг в честь заключения договора с Китаем, согласно которому окружающие этот храм 1,5 миллиона квадратных километров Приамурья и Приморья вернулись тогда под лоно России.

На самом деле впервые о великой реке Амур русские прознали за двести лет до этого. И не просто прослышали: скоро там уже появились остроги, возведенные казаками Василия Пояркова и Ерофея Хабарова. Кстати, среди всего прочего они отметили плодородие Приамурья. Отметили, что в отличие от соседних земель здесь можно сеять ячмень и овес, просо и гречиху, горох и капусту, репу и чеснок. не говоря уже о культуре, которая происходит именно отсюда, о сое. Но тогда эти земли так и остались буферными. Зато, как это часто бывает в российской истории, дело было в Крыму.

На первый взгляд, где Крым и где Приамурье? Вроде бы противоположные концы империи. Но когда по ходу Крымской войны англо-французская эскадра нависала и над Петропавловском-Камчатским, именно Амур оказался той артерией, по которой из глубин страны на Камчатку можно было перебросить подкрепления. С тех пор это — граница

России и Китая. А на месте, где в Амур впадает река Зея, — Благовещенск, напротив которого китайский Хэйхэ.

Но, конечно, не одна только памятная дата 9 мая позвала нас в дорогу в Приамурье. Во-первых, истинное положение дел на российско-китайской границе — очень актуальная тема сейчас, когда уже очень скоро, в начале июня, именно КНР и ее руководитель Си Цзиньпин станут главными гостями Петербургского экономического форума. И это, не говоря уже о предстоящих скоро "встречных" российско-американских и российско-китайских переговорах в Сочи.

Во-вторых, скоро — год, как в новые губернаторы Приамурья президент выдвинул 43-летнего китаиста Василия Орлова. С одной стороны, Орлову повезло: он принял область, которую в последние годы уже здорово оживили, где губернаторствовали такие крепкие управленцы, как Олег Кожемяко (именно из Амурской области он был переведен на Сахалин, откуда недавно переехал в Приморье) и Александр Козлов (который именно с Амура был переведен в федеральные министры по делам Дальнего Востока и Арктики). Но, с другой стороны, с 44-летнего Орлова — уже большой спрос. В отличие от героев других недавних подобных сюжетов "Вестей в субботу" (из Калмыкии, Мурманска, Петербурга и так далее) 44-летний Василий Орлов уже не вриво, а уже и сам отработавший целый год и уже избранный глава региона. И какого!

Детство Орлова пришлось на очень памятные годы, когда именно по родной для него Амурской области шло строительство БАМа. Да в поздне-советские годы все это больше подавалось как исключительно ударная комсомольско-молодежная стройка, как будто БАМ не начинали строить заключенные ГУЛАГа и как будто там не было железнодорожных войск. Но факт есть факт: тогда эта стройка гремела. А потом греметь стал Китай.

Как вдохнуть новую жизнь в регион, на чьем гербе и те самые излучины Амура, и зеленый цвет, который олицетворяет то самое плодородие? Конечно, один год — срок небольшой. Но все-таки какие можно разглядеть изменения в области, где после крушения социализма и отвода войск от когда-то весьма беспокойной границы население в один момент сократилось на без малого одну пятую?

Такую традицию коллективных танцев и физкультуры одновременно пенсионерки в Благовещенске подглядели у такого соседа, как Китай. Послушать их — наступила совсем новая эпоха. А ведь еще 30 лет назад здесь были визы и укрепрайон. Еще несколько метров — и уже Амур.

Как и чем торговать? Именно отсюда был амурский мед, который на недавнем Восточном экономическом форуме купили президент Путин и председатель Си. В Китае так этим впечатлились, что у благовещенцев продажи взлетели на 80%. Даже пасечники стали немного маркетологами. Китайцы прониклись.

Речь идет о контактах на многие миллионы. Но как это поедет в Китай?

До сих пор Благовещенск и Хэйхэ связаны только ужасными суденышками на воздушной подушке. Моста нет.

"Надеемся, через год-полтора его откроют. У нас тогда не будет никаких пауз в торговом сообщении. Например, сейчас мы ждем открытия переправы. Только тогда мы сможем отправить товар", — рассказала Татьяна Капустина, глава компании по переработке меда.

Строящийся новый красавец-мост между Россией и КНР предстает перед нами в момент, когда пошла вторая волна ледохода. Итак, первое: мост будет работать тогда, когда никакому судну Амур не пересечь. Соединить две стороны хотят как раз к форуму в Петербурге. Хотя с российской стороны — самые сложные работы: 70% протяженности. Это важный вопрос потому, что некоторые мои коллеги — большие любители сказать: "Китайцы все давно построили, а россияне тянут".

На самом мосту спрашиваем губернатора, что же будут здесь возить? Опять из Китая — все, а из России — сырье? Губернатор предлагает заглянуть в, скажем так, тыл, на поля, где идет сев сои.

- Генетически-модифицированная или нет?

- Нет, конечно, у нас чистая соя. У нас нет генно-модифицированной сои, — подчеркнул Василий Орлов.

Такая российская соя в Китае — нарасхват. Амурчан вовремя стали ее сами и перерабатывать.

За последнее время доля сельхозпродукции в экспорте Амурской области в Китай выросла с 2 до 30%. Вопрос в том, как еще увеличить производство сои без ГМО? Земли у нас много. Народу — в сотни раз меньше, чем на той стороне. В принципе, самое простое — пустить в такие отрасли самих китайцев. Но тут уже россияне научились быть непростыми переговорщиками.

- Я не первый раз на Дальнем Востоке, у меня нет стереотипа, который есть у очень многих, кто живет в европейской части. Люди предполагают, что как только ты приземлился во Владивостоке, Хабаровске, Благовещенске, вокруг тебя море китайцев. На самом деле в очередной раз, находясь в Благовещенске, я видел много чего — красоту, людей, бизнес — китайца не видел.

- Это действительно так, — отметил Орлов.

- Парадокс заключается в том, что побольше бы китайцев-то на самом деле.

- У нас с Китаем очень хорошие партнерские взаимоотношения, это объективно так. Мы находимся на пике международных отношений с Китаем. Этот потенциал, конечно, нужно использовать. Мы в некоторых отраслях экономики, там, где мы говорим про использование иностранной рабочей силы, в первую очередь используем в связи с близостью государства китайскую рабочую силу. Например, в золотодобычу мы преднамеренно не пускаем иностранную рабочую силу в целом, в том числе и китайскую. Почему? Потому что там мы видим рисков больше, чем профита, там экологический ущерб серьезный, они не совсем соблюдают наше экологическое законодательство. Это у местных жителей вызывает соответствующую реакцию.

- Раздражение.

- То есть это нехорошая история. Мы не пускаем в сельское хозяйство именно по этим же причинам. Не пускаем туда, где мы можем использовать своих людей.

- Да, но у всех на слуху история про специфическое отношение китайцев к удобрениям.

- Конечно.

Кто они, рядовые амурчане, наблюдающие за тем, что на китайском направлении сейчас предпринимают власти и бизнес?

Райцентр Ивановка. Памятник погибшим от рук японских карателей-интервентов, которые в Гражданскую войну хотели прихватить помимо китайской Маньчжурии и Приамурья. Именно здесь еще в советские годы возникла симпатичная инициатива: люди превратили своими трудами в парк с прудами и лотосами болото. Теперь вот задумали сделать здесь лодочную станцию.

Новый губернатор, сам — уроженец Приамурья, придумал выдавать в помощь таким проектам по миллиону рублей из областного бюджета. "У нас к прошлому году было 4 миллионов рублей выделено. Четыре населенных пункта получили по миллиону каждый", — сказал Орлов.

- Не страшно народу отдавать власть?

- На этот год мы запланировали 80 миллионов рублей, — пояснил губернатор.

Но откуда взять лишние деньги? Тут всем губернаторам надо считать. Например, в Амурской области сейчас появляется много чего нового. Новый космодром Восточный ведь именно здесь расположен. Неподалеку, под "Силу Сибири" (газопровод проходит как раз здесь) возводят новенький газоперерабатывающий завод — под поставки в тот же Китай. Как следствие — рост зарплат за последний год в Амурской области не 7%, как по стране, а все 12%. Это дает новые налоговые поступления и возможность задумывать все новые проекты.

- Когда постройте канатную дорогу?

- Мы планируем в этом году начать, в конце 2021-го — закончить, — сказал Василий Орлов.

Кстати, представлены уже две концепции. В обоих случаях — без опор, 800 метров через Амур, которые можно будет преодолевать за три минуты, еще бы только пограничники и таможенники справлялись. Есть ради чего.

"На сегодняшний день из примерно миллиона 200 тысяч китайских туристов, которые приезжают в город Хэйхэ, в Благовещенск перебираются только порядка 100 тысяч

человек. На мой взгляд, здесь тоже должен быть распространен режим территории опережающего развития. И с китайской стороны тоже вот в этой предмостовой зоне китайской должен быть аналогичный режим, чтобы инвестор чувствовал себя одинаково комфортно на обоих берегах", — считает Орлов.

- То есть, что касается взаимодействия бизнеса, законодательно есть над чем подумать?

- Бесспорно. Я думаю, это — тот случай, когда нужно творчески подходить к законодательству или более либерально.

- Вы на своем уровне это можете сделать или это федеральное законодательство?

- Федеральное, но нам очень помогает здесь Министерство по развитию Дальнего Востока. Это люди, которые сами — дальневосточники, они понимают особенности. Мост, на котором мы сегодня с вами были, начал обсуждаться с конца 80-х годов. И долгое время "стопорили" именно по соображениям безопасности и так далее.

- Там погранзона.

- Да. И в конечном итоге, когда президент после событий 2014 года полетел в Китай и принципиально сдвинул целый ряд очень важных проектов, таких, как "Сила Сибири", сразу и мост начал строиться. \*\*\*

Что до Китая, то, кажется, всей стране можно поучиться у амурчан тому, как оценивать такую близость с этим нашим соседом.

<http://www.vesti.ru/doc.html?id=3145945>

## **КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.05.13; ЛЮБИТЕЛЯМ ТЮНИНГА ПРЕДЛОЖАТ ГОСУСЛУГУ; ВНЕСТИ ИЗМЕНЕНИЯ В КОНСТРУКЦИЮ МАШИНЫ МОЖНО БУДЕТ ПО НОВЫМ ПРАВИЛАМ ОТ ГИБДД**

Автовладельцы, желающие перевести машину на газовое топливо, установить фаркоп или экспедиционный багажник, с 1 июня столкнутся с новой процедурой внесения изменения в конструкцию. ГИБДД разработала два новых административных регламента, в которых указаны сроки проведения проверок, выдачи документов, время осмотра авто на площадке. Все эти процедуры получают статус госуслуги, спрос на которую сформируют сотни тысяч автовладельцев по всей стране. К тем, кто не захочет легализовать «тюнинг», продолжат применять штрафы и аннулирование регистрации авто.

ГИБДД опубликовала на [regulation.gov.ru](http://regulation.gov.ru) проекты двух приказов МВД — административных регламентов с описанием внесенных изменений в конструкцию транспортных средств. Самым популярным изменением, напомним, является перевод двигателя на газовое топливо. Автовладельцы также ставят фаркопы для перевозки прицепов, внедорожный тюнинг (экспедиционные багажники, силовые бамперы) и т. д. Оформлением изменений раньше мало кто занимался, поскольку процедура эта сложная и дорогая, не гарантирующая получения документов. При проверке на дорогах существовал риск нарваться на 500-рублевый штраф, но он применялся нечасто. В 2016 году ГИБДД усилила контроль за автобусами с самопальными спальными местами, самодельными лимузинами и другими небезопасными машинами, под проверки попали владельцы внедорожников и легковых машин: их стали не только штрафовать, но и лишать регистрации за различные переделки. Ситуация спровоцировала социальный протест, после чего ГИБДД пообещала написать четкие правила для желающих легализовать изменения и избавиться от проблем на дорогах. Тем более что спрос на легализацию «тюнинга» растет: в 2015 году подразделения зарегистрировали 29 тыс. изменений конструкции, в 2017 году — уже 307 тыс.

Центральный документ реформы — уже принятое и вступающее с 1 июня в силу постановление правительства №413, в нем содержатся общие принципы и запреты. В частности, нельзя будет менять конструкцию машины, если в результате увеличится ее масса; запрещено будет ставить нештатный кузов. Регламенты описывают процедурные вопросы. Легализация изменений будет состоять из нескольких этапов. Сначала автовладелец обращается в частную испытательную лабораторию, которая подтверждает возможность внесения изменений в конструкцию машины. Заключение лаборатории нужно будет предъявить в ГИБДД. В рамках нового регламента с 1 июня подразделения начнут предоставлять новую бесплатную госуслугу по проверке документов (машину

показывать не надо) и выдаче разрешений на внесение изменений в конструкцию транспортного средства. Срок не должен превышать трех дней, получить госуслугу можно будет в любом подразделении, часть документов можно предоставить в электронном виде. Если проблем не выявлено, то с разрешением от ГИБДД автовладелец едет на сервис, ставит оборудование, затем едет снова в лабораторию для оценки безопасности изменений, получает протокол проверки, проходит техосмотр и снова возвращается в ГИБДД. На этом этапе с 1 июня начнет действовать второй регламент: инспектор проверяет документы, саму машину, проводит другие проверки, на это ему отводится день (из них осмотр авто занимает не больше часа). Госпошлина составит 800 руб. Если все в порядке, то автовладелец получает свидетельство о соответствии транспортного средства требованиям безопасности. На основании его ГИБДД выдаст гражданину новое СТС — свидетельство о регистрации, в котором будут кратко описаны изменения. Если при проверке на дороге выяснится, что авто с описанием не совпадает, то может быть применен штраф или аннулирована регистрация авто.

Гендиректор компании «Услугиавто» Юрий Пархоменко назвал новые регламенты «адекватными». Он отметил, что в подразделениях с граждан сегодня требуют отдельные сертификаты на устанавливаемое оборудование (например, газовый баллон), регламентом это уже не предусмотрено. При этом господин Пархоменко отметил, что при внесении сразу нескольких изменений в конструкцию машины (на внедорожник, к примеру, ставятся газ, лифтованная подвеска, силовой обвес, фаркоп и т. д.) инспектору может и не хватить одного-трех дней, чтобы решить, безопасно ли все это. «Сотрудник, который не успевает во всем разобраться и запросить необходимые документы, вынужден будет отказать гражданину в госуслуге,— поясняет Юрий Пархоменко.— Это, в свою очередь, может спровоцировать поток жалоб от граждан, которые прошли все процедуры и собрали документы, потратив на это время и деньги. Нужно увеличивать время для инспекторов до трех-пяти дней, особенно учитывая сокращенный состав сотрудников технадзора».

<https://www.kommersant.ru/doc/3966830>

## **ВЕДОМОСТИ; СВЕТЛАНА ЯСТРЕБОВА, ВЛАДИМИР ШТАНОВ; 2019.05.13; «ГЛОНАСС» ПРЕДЛОЖИЛА ПРАВИТЕЛЬСТВУ СВОЮ СИСТЕМУ ДЛЯ ХРАНЕНИЯ ДАННЫХ ОБ АВТОМОБИЛЯХ; КОМПАНИЯ СЧИТАЕТ НЕКОРРЕКТНОЕ ОБРАЩЕНИЕ С НИМИ УГРОЗОЙ ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ СТРАНЫ**

Некорректное обращение с данными об автомобилях и их владельцах может угрожать безопасности транспорта, водителей и страны, считает АО «Глонасс». Компания написала вице-премьеру Юрию Борисову (курирует оборонно-промышленный комплекс) письмо с предложением, как хранить и обрабатывать такие данные.

«Ведомости» ознакомились с копией письма «Глонасс», представитель Борисова подтвердил, что вице-премьер получал письмо такого содержания, оно направлено на отзыв в заинтересованные министерства. По словам представителя «Глонасс», Борисову направлены предложения, как регулировать информационное взаимодействие внешних систем и подключенных автомобилей (могут обмениваться данными с другими устройствами. – «Ведомости»). Решений пока нет, заверили представители сторон.

В письме «Глонасс» предлагает хранить данные на территории России и дублировать их в госсистему «ЭРА-Глонасс» (вызов экстренных служб при авариях), АО «Глонасс» – ее оператор.

Что за данные передают и получают подключенные автомобили, неизвестно, сетует представитель «Глонасс». Но их много, пишет компания: маршрут, мониторинг действий водителя, информация с датчиков. Технически собрать все эти данные могут автопроизводители и сервисы, имеющие доступ к телеметрии, – дилеры и автосервисы. «Глонасс», продолжает ее представитель, хочет декларировать все возможности взаимодействия подключенных автомобилей с другими системами. И передавать «чувствительные данные» об автомобилях через защищенную государственную среду связи, чтобы повысить доверие пользователей и государства к сбору такой информации,

объясняет гендиректор «Глонасс» Игорь Милашевский. Вопрос о переносе данных, которые есть у автопроизводителей, не ставился, уверяет представитель компании.

В «ЭРА-Глонасс» передаются данные о скорости и местоположении автомобиля, а также о силе удара при аварии – этого достаточно для реакции на инциденты, т. е. для выполнения основной задачи системы, уверена основательница BelkaCar Екатерина Макарова, у каршерингов много и других данных, но зачем они экстренным службам, непонятно. «Глонасс» хочет дублировать данные автопроизводителей в своей системе, видимо, чтобы заработать – брать плату за хранение или с автопроизводителей, или с государства, предполагает сотрудник Cognitive Tech-nologies Юрий Минкин. Но обрабатывать такой массив данных крайне сложно, а без обработки хранение теряет смысл, предупреждает он.

Унификация подхода потребует длительной разработки стандартов, а со стороны автопроизводителей – серьезных материальных и человеческих ресурсов, уверен представитель Mercedes-Benz, а это может увеличить цену машины.

Инициатива верная, своевременная, но дублирование IT-инфраструктуры может быть непосильным для участников рынка, поддерживает Вагиф Бикулов из ГК «Авилон». Представитель «Глонасс» считает, что дополнительных затрат не потребуется.

Если данные разных производителей объединить в государственной системе, они станут доступнее для взлома и кражи, предупреждает Минкин.

57,5 млн транспортных средств насчитывал российский автопарк на начало 2019 г., по данным «Автостата». 3,7 млн из них зарегистрированы в системе «ЭРА-Глонасс», указано на ее сайте. Ежедневно количество машин, подключенных к системе, увеличивается на 3000–7000, заявляет компания «Глонасс».

Руководитель центра испытаний НАМИ Денис Загарин поддерживает идею хранения в России данных об автомобилях. По его мнению, важно еще и предоставить доступ к этой информации отечественным разработчикам программного обеспечения – это поможет создавать IT-системы для автомобильной техники, включая беспилотники.

В России подключенных автомобилей пока 1–2% от всего автопарка, но доля постоянно растет, оценивает Минкин. Консультант-аналитик Frost & Sullivan Иван Кондратенко считает оценку правдоподобной – это преимущественно последние модели премиальных марок из крупных регионов.

В письме «Глонасс» также предложила ввести единые правила обращения с данными об автомобилях. Эти данные часто позволяют если не идентифицировать, то профилировать, кто находится за рулем автомобиля, указывает «Глонасс», а в некоторых случаях автопроизводители могут из-за рубежа управлять механизмами внутри машины.

Сотрудник крупного автоконцерна с ним не согласен: электронные блоки, отвечающие за органы управления и функции комфорта, разведены в разные системы, чтобы исключить вторжение извне в управление автомобилем.

Информация о перемещении автомобилей производителями тоже отслеживается и хранится только в случае, когда инициатива исходит от самого автомобилиста, – к примеру, он вызывает техническую службу или использует сервис консьержа, указывают сотрудники двух автоконцернов, в автоматическом же режиме машины передают автопроизводителям только данные о техническом состоянии. Еще автопроизводители традиционно получают и хранят истории изменений в конструкции авто, которая обновляется после каждого сервисного обслуживания у официального дилера, соглашаются они. Эта информация привязана к VIN (идентификационный номер машины) и доступна сотрудникам автопроизводителя, его дилерам и официальным органам по запросу, знает один из них.

Технические данные идут через серверы автопроизводителей и в сервисные центры (например, о снашиваемости тормозных колодок), добавляет Минкин. Информация о состоянии автомобиля, например о сроке технического обслуживания или уровне топлива, поступает от автомобиля на мобильное приложение клиенту, если он подписал согласие, подтверждает представитель Mercedes-Benz. Однако использование единой сети передачи данных может существенно ограничить предлагаемые отдельными автопроизводителями онлайн-функции, считает представитель Mercedes-Benz.

Сервисы каршеринга собирают данные от телематических систем – датчиков, следящих за всеми показателями автомобиля, от горящей в салоне лампочки до уровня бензина в баке и незакрытой двери, рассказывает представитель «Делимобиля». Эта техническая информация нужна для работы сервиса и «Делимобиль» хранит ее на серверах в Москве, заверяет представитель каршеринга.

<https://www.vedomosti.ru/technology/articles/2019/05/13/801169-glonass-predlozhila-pravitelstvu>

## **КОММЕРСАНТЪ; ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.05.13; ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ПЕРЕКЛЮЧАЮТ ТОК; ОАО РЖД ВЫХОДИТ НА ОПТОВЫЙ ЭНЕРГОРЫНОК**

По данным “Ъ”, ОАО РЖД вскоре может самостоятельно выйти на оптовый энергорынок, снизив траты на услуги «Русэнергосбыта» Григория Березкина почти на 500 млн руб. в год. Это следует из распоряжения, которое вскоре утвердит правительство. При общих расходах на закупку электроэнергии в 170 млрд руб. в год аналитики этот экономический эффект считают не слишком существенным, отмечая, что компании придется создавать собственную структуру энерготрейдинга.

Минтранс подготовил проект распоряжения правительства о вступлении ОАО РЖД в ассоциацию «Совет рынка» (регулятор энергорынка) (копия есть у “Ъ”). Это позволит монополии стать участником оптового энергорынка и снизить закупку электроэнергии через посредника — своего основного поставщика электроэнергии «Русэнергосбыт» (РЭС, 50,5% у ЕСН Григория Березкина, 49,5% у итальянской Enel). Сроки вступления ОАО РЖД в ассоциацию в документе не указаны, но вопрос также должен быть вынесен на рассмотрение наблюдательного совета «Совета рынка». В энергорегуляторе “Ъ” сообщили, что пока официального обращения от ОАО РЖД не поступало.

О намерении РЖД самостоятельно покупать электроэнергию стало известно в январе (см. “Ъ” от 11 января). Тогда источники “Ъ” говорили, что компания не планирует полностью отказываться от услуг РЭС, поскольку стороны связаны долгосрочными обязательствами, но намерена частично снизить затраты за счет перехода на прямые закупки для новых объектов.

ОАО РЖД входит в тройку крупнейших потребителей энергии в РФ, в 2017 году компания использовала 48,4 млрд кВт•ч (около 4% от всего потребления в РФ). Прямые закупки позволят монополии экономить на марже, выплачиваемой энергосбытовой компании. Все крупные промышленные потребители — НЛМК, «Русал», «Норникель» — уже отказались от услуг посредников. Среди них были и клиенты РЭС: так, например, в 2007 году компании господина Березкина утратили право на энергоснабжение «Газпрома» в пользу учрежденного монополией «Межрегионэнергосбыта». В марте 2017 года глава РЭС Михаил Андронов в интервью “Ъ” говорил, что средняя надбавка компании составляет 5%, а ОАО РЖД занимает до 80% в портфеле РЭС.

В пояснительной записке к распоряжению отмечается, что выход на оптовый энергорынок позволит ОАО РЖД «проводить более эффективную энергетическую политику», в том числе «оптимизировать затраты на закупку электроэнергии» для новых объектов. В 2019–2025 годах компания планирует ввести более 80 новых объектов, эффект от самостоятельной покупки электроэнергии составит около 470 млн руб. в год. Как следует из отчетности ОАО РЖД за 2018 год по МСФО, расходы компании на закупку электроэнергии выросли на 6,7%, до 171,2 млрд руб.

В ОАО РЖД не дали комментариев. В группе ЕСН “Ъ” сообщили, что эффективность сотрудничества с ОАО РЖД подтверждается соглашением о продлении договора до 2038 года. Там также отметили, что при вводе новых участков ОАО РЖД и РЭС будут совместно решать, «выгодно ли взять дополнительный объем на РЭС или ОАО РЖД будет работать на рынке самостоятельно». В конце марта Михаил Андронов говорил «Интерфаксу», что ОАО РЖД не снижало закупки электроэнергии у РЭС: «Безусловно, мы будем подавать им свои предложения по энергоснабжению новых объектов, а дальше решение за нашим потребителем».

Владимир Скляр из «ВТБ Капитала» отмечает, что экономия ОАО РЖД составит всего 0,3% от общего платежа за электроэнергию, но при этом поставит перед компанией необходимость создать инфраструктуру энерготрейдинга, чем сейчас полностью занимается РЭС. Учитывая обширный разброс точек потребления РЖД, логичным выглядит активное использование механизма долгосрочных двусторонних договоров на поставку энергоресурсов, нежели ежедневное участие в рынке на сутки вперед (РСВ, основная площадка торговли электроэнергией).

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров, напротив, считает, что выход ОАО РЖД на оптовый рынок электроэнергии давно назрел, как и необходимость отказа от услуг РЭС, контракт с которым вызывал серьезные вопросы с точки зрения выгоды для монополии, еще когда ее президентом был Владимир Якунин. По оценке эксперта, потенциал оптимизации расходов при полном отказе от услуг РЭС может составить до 6 млрд руб. в год, а на начальном этапе речь может идти об 1 млрд руб., учитывая необходимость создания собственного трейдера и наличие долгосрочных договоренностей с РЭС.

<https://www.kommersant.ru/doc/3966842>

## **КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.05.13; «РОСАТОМ» СЭКОНОМИТ НА ПРОМЕРАХ; ГОСКОРПОРАЦИЯ УРЕЗАЛА ПЛАНЫ СТРОИТЕЛЬСТВА ГИДРОГРАФИЧЕСКИХ СУДОВ**

Как выяснил “Ъ”, «Росатом» решил оптимизировать программу строительства флота для вошедшего в госкорпорацию ФГУП «Гидрографическое предприятие», сократив число новых судов с тринадцати до пяти. Вместо четырех многофункциональных судов ледового класса Arc7 будет построено всего одно за 4 млрд руб., заказчиком выступит «Росатом». Еще два гидрографических катера и два лоцмейстерских судна построит **Минтранс** и затем передаст их госкорпорации. Кроме того, за 1,5 млрд руб. планируется модернизировать три уже работающих судна. Профильный вице-премьер Максим Акимов поддержал эти предложения.

По данным “Ъ”, «Росатом» предложил скорректировать программу по строительству флота ФГУП «Гидрографическое предприятие», отвечающему за безопасность мореплавания на Севморпути и вошедшему в госкорпорацию в апреле. Исходно планировалось построить тринадцать новых судов — четыре многофункциональных гидрографических судна ледового класса Arc7 для промеров в целях картографии, четыре лоцмейстерских судна и пять гидрографических катеров для работ на реках, а также провести модернизацию имеющегося флота (см. “Ъ” от 18 и 20 декабря 2018 года). На эти цели в комплексном плане развития инфраструктуры в проекте «Севморпуть» до 2024 года было заложено 20 млрд руб., из них в текущем бюджете — 2 млрд руб.

Теперь «Росатом» предлагает вместо четырех судов Arc7 построить одно судно в 2022–2024 годах стоимостью 4 млрд руб., рассказывают источники “Ъ”. Кроме того, достигнута договоренность с Минтрансом о строительстве двух лоцмейстерских и двух гидрографических судов за счет ФКУ «Дирекция госзаказчика», после чего суда будут переданы «Росатому», говорят собеседники “Ъ”. Также планируется модернизировать три действующих судна «Гидрографического предприятия», на что потребуется по 500 млн руб. в 2021–2023 годах. Проектную документацию по модернизации госкорпорация подготовит за собственные средства, уточняют источники “Ъ”.

Два обновленных судна будут осуществлять промеры, объем которых должен составлять около 55 тыс. приведенных километров в год. Без этого, учитывая рост интенсивности крупнотоннажного судоходства, обеспечить безопасность мореплавания невозможно, уверяют собеседники “Ъ”. По их словам, третье судно будет заниматься расстановкой знаков навигационной обстановки (буев и т. п.). «Росатом» также прорабатывает возможность установки многолучевых эхолотов на уже работающих на Севморпути судах, например ледоколах.

В «Росатоме» не пояснили причины сокращения программы обновления флота. По данным “Ъ”, это может быть связано с отсутствием гарантий получения бюджетного финансирования. При этом правительство предложения «Росатома» поддержало, следует

из протокола заседания проектного комитета транспортной части комплексного плана развития инфраструктуры под председательством вице-премьера **Максима Акимова** от 17 апреля (копия есть у “Ъ”). Теперь Минфин, «Росатом» и **Минтранс** должны предоставить согласованные предложения по обеспечению финансирования.

Сейчас имущество ФГУП «Гидрографическое предприятие» передается от **Минтранса** в ведение «Росатома», это непростой процесс, а обновление флота необходимо уже сейчас, говорит один из источников “Ъ”. Проще провести модернизацию судов через «Дирекцию госзаказчика» **Минтранса**, в противном случае есть опасность не успеть в срок. «Работа через действующие программы **Минтранса** обеспечит оперативное финансирование необходимого строительства и модернизации гидрографического флота», — согласен глава консультационного центра «Гекон» Михаил Григорьев. Он полагает, что решение об установке многолучевых эхолотов на суда весьма перспективно, наибольшую роль должны сыграть замеры с ледоколов, поскольку грузовые суда будут следовать уже промеренными трассами.

<https://www.kommersant.ru/doc/3966848>

## **КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.05.13; SSJ 100 ПРИДЕРЖАЛИ НА ЗЕМЛЕ; ДЕСЯТКИ РЕЙСОВ НА ЭТОМ САМОЛЕТЕ ОТМЕНЕНЫ ПОСЛЕ АВАРИИ**

«Аэрофлот» за неделю после катастрофы самолета Sukhoi Superjet 100 (SSJ 100) в Шереметьево, унесшей жизни 41 человека, отменил около 50 рейсов на самолетах этого типа. В авиакомпании не комментируют причины отмены рейсов. Собеседники “Ъ” в авиаотрасли говорят, что отказов у SSJ 100 всегда было больше, чем на судах производства Boeing или Airbus. Эксперты полагают, что массовые отказы могут быть связаны с повышенными мерами безопасности со стороны как «Аэрофлота», так и экипажей судов, поскольку причины аварии до конца неясны.

ПАО «Аэрофлот» за неделю после крушения самолета SSJ 100 5 мая отменило несколько десятков рейсов, которые должны были выполнить произведенные «Гражданскими самолетами Сухого» суда. Так, 8 мая отменено пять парных рейсов «Аэрофлота» из Шереметьево и обратно. 9 мая авиакомпания отменила уже 12 рейсов, 10 мая число отмененных рейсов достигло уже 14. На следующий день, 11 мая, было отменено также 14 рейсов, 12 мая — ни одного. В «Аэрофлоте» не комментируют причины отмены этих рейсов.

Отмены последовали за аварией 5 мая SSJ 100, вылетевшего из московского аэропорта Шереметьево в Мурманск. Самолет через полчаса после взлета вернулся в аэропорт, но ударился о полосу при посадке, после чего загорелся. В результате погиб 41 человек, 10 человек госпитализированы. Всего в парке «Аэрофлота» сейчас 49 SSJ 100.

Источник “Ъ” в отрасли авиаперевозок утверждает, что отмены полетов на SSJ 10 «нельзя назвать чем-то из ряда вон выходящим». «Отмены полетов на SSJ 100 — довольно частое явление. Они происходили с самого начала эксплуатации самолета, просто после катастрофы в Шереметьево средства массовой информации стали гораздо более внимательно следить за полетами судов этого типа. В те же дни были переносы и отмены рейсов, выполняемых Airbus A320/A321, Boeing 737. Но их, как и прежде, было значительно меньше, чем на SSJ 100», — говорит собеседник “Ъ” в одной из авиакомпаний.

Собеседник “Ъ” в другой авиакомпании подтверждает, что массовые отмены рейсов на самолетах SSJ 100 происходили и раньше. «Если у авиакомпании нет бортов на замену тому, на котором обнаружили поломку, рейс отменяется», — поясняет он.

При этом правительство на данный момент не имеет претензий к SSJ 100 в контексте аварии 5 мая. «К техническим параметрам, к исправности самолета претензий по результатам работы комиссии пока нет. Работа не завершена, рано делать выводы, давайте подождем», — заявил 9 мая вице-премьер Юрий Борисов, курирующий авиапром, на встрече с журналистами.

Исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев отмечает, что многочисленные новости о задержках и отменах рейсов SSJ 100 появляются на фоне

повышенного внимания средств массовой информации к самолету после катастрофы. «Не бывает, чтобы проблем у самолета не было, а после определенного числа они вдруг внезапно появились. "Аэрофлот" и ранее отменял и задерживал рейсы на SSJ 100, но сейчас редакции отрабатывают повестку дня, а там Superjet — событие номер один», — констатировал эксперт.

По его словам, некоторые отмены рейсов могут быть связаны и с реакцией летного состава на то, что в информационном поле вину за крушение приписывают экипажу.

«В такой ситуации некоторые пилоты при срабатывании любой сигнализации об отказе, с которым разрешено выполнять полет, перестраховываются и отказываются выполнять рейс», — предположил он.

Глава Infomost Борис Рыбак не исключил, что после катастрофы в Шереметьево в «Аэрофлоте» могли начать применять к самолетам SSJ 100 более жесткие требования, чем обычно, и стали снимать их с рейсов при любом признаке неисправности. «До катастрофы отмен рейсов и замен самолетов SSJ 100 было много. "Аэрофлот" старался это не афишировать, но до трети самолетов стояли на земле», — говорит эксперт. По его словам, надежность самолета была низкой с самого начала эксплуатации, причем касалось это всего спектра технических средств судна. «Попадание молнии в самолет в принципе не должно приводить к каким бы то ни было последствиям, это прописано в сертификационных требованиях к самолету», — отмечает он. Напомним, 5 мая в аварийный самолет попала молния, из-за чего, по предварительным данным, произошел отказ электроники и радиосвязи. «Здесь может быть две причины. Либо у самолета неправильная конструкция, в этом случае можно говорить, что сертифицирующие органы это просмотрели. Либо причина в производственном дефекте, допущенном при сборке конкретного судна», — отмечает господин Рыбак.

По его словам, главным результатом расследования должен стать не поиск виноватых, а выяснение причин трагедии и недопущение их в будущем. «При посадке SSJ 100 в Шереметьево 5 мая была трижды нештатная ситуация. После удара молнии в самолете отключилась вся электроника и производить посадку пришлось в ручном режиме, отключилась связь, более того, он заходил на посадку перегруженным», — отмечает Борис Рыбак.

Он подчеркивает, что к рейсовым пилотам нельзя предъявлять те же требования, что и к летчикам-испытателям, «их не учат сажать самолет в нештатных ситуациях, в которых присутствует несколько критичных факторов».

<https://www.kommersant.ru/doc/3966937>

## **ИЗВЕСТИЯ; ИРИНА ЦЫРУЛЕВА; 2019.05.13; ПРИШЕСТВИЕ МАШИН: РОБОТЫ НАЧНУТ СОБИРАТЬ ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ САМОЛЕТЫ; УЖЕ ЛЕТОМ В УЛЬЯНОВСКЕ С ПОМОЩЬЮ АВТОМАТИЗИРОВАННОЙ ЛИНИИ БУДУТ ВЫПУСКАТЬ ИЛ-476**

В России разработана первая отечественная система роботизированной сборки гражданских, транспортных и военно-транспортных самолетов. Технология позволит в разы сократить срок выпуска воздушных судов и снизить до минимума участие в этом процессе человека, рассказал «Известиям» вице-мэр Москвы Владимир Ефимов. Монтаж линии завершается в Ульяновске, и уже летом этого года она будет задействована при производстве новых военно-транспортных самолетов Ил-476. А с начала следующего года — и при выпуске отечественного пассажирского лайнера Ил-114 на заводе «Объединенной авиастроительной корпорации» в Подмоскowie, сказал «Известиям» разработчик линии и подтвердили в ОАК. Насколько российское оборудование будет конкурентоспособно по сравнению с иностранными аналогами, эксперты пока сказать не берутся. Но в условиях санкций наличие у нашей страны собственных разработок позволит укрепить независимость предприятий.

Роботы помогут взлететь

В Москве разработали первую отечественную систему роботизированной сборки гражданских, транспортных и военно-транспортных самолетов. Об этом «Известиям»

рассказал вице-мэр столицы по экономической политике и имущественно-земельным отношениям Владимир Ефимов.

— Первая отечественная полностью роботизированная линия для бесстапельной сборки крупных самолетов собрана, ее монтаж заканчивается в Ульяновске, и уже летом этого года она может быть задействована в производстве новых транспортных самолетов Ил-476 (Ил-76МД-90А), — отметил он.

Новая технология и оборудование разработаны московским ЗАО «Авиационный консалтинг-Техно». Гендиректор компании Евгений Цодыковский подтвердил «Известиям», что контракт на установку линии заключен с «Объединенной авиастроительной корпорацией» (ОАК). Он рассказал, что новая технология разрабатывалась столичными инженерами в течение последних четырех лет. В Москве специально под проект были созданы новое конструкторское бюро и опытное производство, общий размер инвестиций превысил 400 млн рублей. В состав команды разработчиков вошли более 70 специалистов, конструкторов и инженеров, большинство из которых выпускники ведущих столичных вузов — МАИ, МГУ, МГТУ им. Баумана и МФТИ.

Владимир Ефимов отметил, что роботизированные комплексы будут сами выполнять наиболее ответственные и трудоемкие этапы — сборку фюзеляжа, стыковку крыла и фюзеляжа, сборку планера самолета. Использование лазерных трекеров (измерительные приборы) и промышленных роботов позволит соединять многотонные агрегаты крупных самолетов с точностью до сотых долей миллиметра за несколько часов. Тогда как ранее подобные операции проводились с участием десятков высококвалифицированных слесарей-сборщиков и занимали недели. В итоге, отечественная технология позволит сократить трудоемкость окончательной сборки воздушного судна в три-четыре раза.

На отечественных самолетостроительных заводах сейчас используется лишь несколько похожих линий бесстапельной сборки, правда, все они — иностранного производства.

— Но технологии импортозамещения и «индустрия-4.0» (четвертая промышленная революция. — «Известия») ускоряют развитие отечественной отрасли, — сказал Владимир Ефимов.

Технический директор ОАК Юрий Тарасов подтвердил «Известиям», что в настоящий момент ведется монтаж технологического оборудования новой поточной линии для сборки самолетов Ил-76МД-90А на заводе «Авиастар-СП». Она состоит из 10 станций, обеспечивающих полную сборку воздушного судна из агрегатов планера, поступающих с агрегатно-сборочного производства. На каждой из станций выполняется отдельная операция: от стыковки отсеков фюзеляжа и монтажа гидросистем до навески двигателей и финальной отработки. Перед физической стыковкой проводится «виртуальная», которая позволяет оптимизировать процесс еще до начала перемещения многотонных агрегатов.

По словам Юрия Тарасова, такая технология позволяет снизить трудоемкость работ, обеспечить контролируемое качество и максимальную точность сборки самолета.

— Заложенная разработчиками производственная мощность поточной линии позволит собирать до 18 самолетов год. По сравнению с ранее существующими технологиями это увеличит скорость сборки в четыре раза, — отметил он.

**Новые контракты**

По словам Евгения Цодыковского, конструкторское бюро заключило контракт на использование технологии для сборки еще одного самолета — нового отечественного пассажирского лайнера Ил-114 на заводе ОАК в Подмоскowie. По его словам, линию предполагается установить на предприятии в конце этого года, а начать выпускать с ее помощью самолеты уже в начале следующего.

Отечественная линия по ряду характеристик превосходит импортные аналоги, в частности, немецкие, которые сегодня используются в России для сборки MC-21 и Sukhoi Superjet, отметил Евгений Цодыковский. Она также дешевле зарубежного оборудования на 25-30%.

Юрий Тарасов подтвердил «Известиям», что технологии и ПО, заложенные при разработке новой линии, могут быть использованы для создания аналогичных роботизированных сборочных линий для других типов транспортных и гражданских воздушных судов, в том числе, регионального самолета Ил-114-300.

Проверят в действии

С использованием новых технологий стыковки сократится время и повысится качество сборки самолетов, сказала «Известиям» руководитель дирекции перспективных производственных проектов МАИ Валентина Сизикова. Но насколько российская линия будет конкурентоспособна по сравнению с иностранными аналогами, сказать сложно, так как нужно посмотреть ее в работе.

— Результаты тестов пока себя оправдывают. Нужно развивать технологию и попробовать предложить ее рынку, — отметила она.

По словам исполнительного директора «Авиапорта» Олега Пантелеева, роботизация — одна из важных тенденций в машиностроении и авиастроении.

— С учетом того, что одна из проблем авиаотрасли — серьезный дефицит высококвалифицированных слесарей и сборщиков, новация позволит повысить производительность труда и сократить время сборки воздушных судов, — сказал «Известиям» эксперт.

Есть и другой аспект. По мнению Олега Пантелеева, наши самолетостроители уже столкнулись с ограничением доступа к западным технологиям.

— Получение современных роботизированных комплексов западной разработки для российских предприятий стало де-факто невозможным, поэтому ставка на отечественные аналоги — единственный шанс иметь доступ к современной технологии без каких-либо санкционных рисков, — считает эксперт.

По его словам, на старте реализации технологии разработчики отечественного комплекса, конечно, могут столкнуться со сложностями, ведь при создании всякой новой продукции есть риск чего-то не учесть. Но на своих ошибках, если таковые были допущены, отечественные производители будут учиться, и в итоге Россия получит собственную технологию. А ее применение — это обязательное условие сохранения конкурентоспособности отечественных самолетостроительных предприятий. В будущем она может быть опробована и в вертолетостроении, отметил эксперт.

<https://iz.ru/875148/irina-tyruleva/prishestvie-mashin-roboty-nachnut-sobirat-otechestvennye-samolety>

**ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ЛАРУ, ЭЛЬНАР БАЙНАЗАРОВ; 2019.05.13; «МЕЖДУНАРОДНЫЕ РЕЙСЫ ИЗ СИМФЕРОПОЛЯ МОГУТ ОТКРЫТЬ В КРАТЧАЙШИЕ СРОКИ»; ГЛАВА КРЫМА СЕРГЕЙ АКСЕНОВ — О ПЕРСПЕКТИВАХ МЕСТНОГО АЭРОПОРТА И УГРОЗЕ ПРОВОКАЦИЙ В КЕРЧЕНСКОМ ПРОЛИВЕ**

\*\*\*

— В Крыму недавно завершился V Ялтинский международный экономический форум. Что полезного принесло это мероприятие региону? Окупилось ли оно?

— Форум прошел на достаточно высоком организационном и представительском уровне, были подписаны важные для Крыма соглашения и меморандумы. Из года в год авторитет форума растет, он привлекает серьезных представителей бизнес-структур, в том числе из стран, которые ввели санкции против России и Крыма. Многие из участников форума убеждены, что искусственные ограничения абсолютно бессмысленны и работают во вред странам, которые их инициировали.

В этом году в Ялту приехали более 4,5 тыс. человек из 89 стран мира, в том числе Великобритании, США, Франции, Бельгии, Германии и многих других государств. Уверен, что форум окупится сторицей. Рост ключевых показателей каждый раз доказывает, что ЯМЭФ необходим нашему региону.

По итогам форума было заключено более ста соглашений и меморандумов на 215 млрд рублей. Это на 50 млрд больше, чем в прошлом году. Из них с конкретными сроками реализации подписано соглашений на 8 млрд рублей, а также 10 меморандумов о намерениях на сумму 44 млрд рублей. Самые крупные инвестпроекты планируется реализовать в сфере перерабатывающей промышленности, строительства и туризма.

Реализация проектов даст республике 1730 рабочих мест, а также налоговый эффект в размере почти 4 млрд рублей. В долгосрочной перспективе это покрывает расходы по организации форума.

Кроме того, в нынешних внешнеэкономических условиях особое значение приобретает политический и информационный фактор. В этом году в форуме приняли участие 270 российских и 100 иностранных спикеров. Более 600 представителей прессы из 135 различных СМИ, как российских, так и зарубежных, освещали ход и результаты ЯМЭФ. То есть важен синергетический эффект от подписанных соглашений, обмена опытом, политических контактов, широкого информационного освещения мероприятия.

Яхта, парус и консервный завод: о чем договорились участники ЯМЭФ

— Говоря об инвестиционных проектах, сколько всего иностранных фирм сейчас действует на территории полуострова?

— На сегодняшний день в Крыму около 2,5 тыс. фирм, предприятий, учредителями которых являются физические и юридические лица иностранных государств. Это представители стран ближнего и дальнего зарубежья.

— Ранее представители Ирана заявили, что рассматривают возможность начать морское сообщение с портами Крыма. На какой стадии находится реализация этого проекта?

— Мы обсуждали с нашими коллегами из Ирана такую возможность. Речь идет об использовании торгового маршрута из крымских портов через Волго-Донский канал, Волгу и Каспийское море в Иран. Идея хорошая, мы открыты и готовы к взаимовыгодному сотрудничеству. При этом проекта с конкретным планом действий, к сожалению, пока нет. Работаем в этом направлении.

У нас налажены тесные контакты, подписаны меморандум об экономическом сотрудничестве и планы совместных действий. Начал работу Крымско-Сирийский торговый дом. Несколько проектов активно обсуждаются и находятся в разработке. Специалисты ведут маркетинговые исследования на рынках САР, Крыма и России.

К слову, сегодня мы больше экспортируем в Сирию, чем импортируем. Перечень крымских товаров, отправляемых в САР, достаточно внушительный: от продуктов питания, пшеницы и муки до электроинструментов, труб, удобрений и комбикормов. Мы ожидаем, что к концу года грузооборот через крымские морские порты составит примерно 150 тыс. тонн.

— Как развивается международный туризм на полуострове? Сколько зарубежных туристов и из каких стран посещают курорты Крыма?

— В прошлом году Крым посетили делегации и туристические группы из 144 стран мира — это рекорд постсоветского периода. Несмотря на санкции, запреты и угрозы, турпоток из года в год только растет. За прошедшие пять лет у нас в регионе побывали люди со всего мира.

Среди иностранцев, приезжающих в Крым, наибольшая доля приходится на граждан Украины — порядка одного миллиона. Около 10% туристов приехали в прошлом году из Белоруссии. Нас посещают гости из большинства стран Евросоюза, США, Китая, ЮАР, Израиля, Сирии, Иордании и многих других. География постоянно расширяется.

Совсем недавно на туристском форуме «Открытый Крым» мы встречали самую крупную за последние годы международную делегацию из Индии — это были туроператоры, которые хотят наладить обмен турпотоками между нашими странами.

По итогам года Крым вошел в пятерку лидеров ежегодного национального туристического рейтинга и возглавил рейтинг российских регионов по темпам роста туризма. За год у нас побывало более миллиона зарубежных гостей.

— Каким образом вы намерены привлекать еще больше туристов?

— Постепенно улучшается качество сервисного обслуживания гостей, увеличено количество обустроенных пляжных территорий. К слову, два крымских пляжа — Массандровский и Золотой — признаны лучшими в России.

За пять лет значительно увеличилось количество пляжей, оборудованных в соответствии с российскими стандартами, открыто 28 новых санаторно-курортных и гостиничных организаций, проведена модернизация 173 объектов размещения. \*\*\*

Впервые в рамках единого открытия курортного сезона на юге России в мае состоится парусная регата «Золотое кольцо Боспорского царства». Туристический маршрут,

связывающий памятники античного наследия, завоевывает все большую популярность и привлекает международных туристов.

— Симферопольский аэропорт, несмотря на статус международного, не принял еще ни одного борта из-за рубежа. Когда планируется запуск первого международного рейса и в какую страну?

— Инфраструктура аэропорта готова к обслуживанию международных рейсов. Но занимаются организацией таких рейсов авиакомпании. На данный момент наш аэропорт не получал заявок от авиакомпаний на осуществление международных рейсов из Крыма. Как только поступят подобные заявки, международные рейсы могут быть открыты в кратчайшие сроки. \*\*\*

<https://iz.ru/875932/dmitrii-laru-elnar-bainazarov/mezhdunarodnye-reisy-iz-simferopolia-mogut-otkryt-v-kratchaishie-sroki>

### **ТАСС; 2019.05.08; ОТМЕНЕННАЯ ИЗ-ЗА ГИБЕЛИ ПИЛОТОВ "БЕССМЕРТНАЯ ЭСКАДРИЛЬЯ" ПРОЙДЕТ В ХАБАРОВСКЕ В 2020 ГОДУ**

Акция "Бессмертная эскадрилья" в Хабаровске, которая в 2019 году была отменена из-за гибели пилотов в катастрофе самолета Як-18, пройдет в следующем году. Об этом сообщается в четверг на официальной странице аэродрома "Калинка".

27 апреля на аэродроме произошло крушение самолета Як-18, погибли два человека. Один из них - президент Федерации авиационного спорта Дальнего Востока и организатор акции "Бессмертная эскадрилья" в Хабаровском крае Владимир Левшин.

"В память о героях войны, в память о наших друзьях-летчиках, не доживших до дня Победы, через год, 9 мая 2020 года Эскадрилья Героев снова поднимется в небо! Мы клянемся", - гласит запись.

Левшин был инициатором проведения акции "Бессмертная эскадрилья" в Хабаровском крае. В рамках этой акции в День Победы над Хабаровском пролетают самолеты, на фюзеляжах которых размещают фотографии военных летчиков, сражавшихся на фронтах Великой Отечественной войны.

<https://tass.ru/v-strane/6415471>