



Ежедневный мониторинг СМИ

22 МАЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; 2019.05.21; БОЛЕЕ 2,5 ТЫС. ЧЕЛОВЕК ПРИМУТ УЧАСТИЕ В СИБИРСКОМ ТРАНСПОРТНОМ ФОРУМЕ.....	4
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ ИРИНА ЦЫРУЛЕВА; 2019.05.22; С КОЛЯСКОЙ НА ВЫЛЕТ: В АЭРОПОРТАХ ХОТЯТ УПРОСТИТЬ ДОСМОТР ИНВАЛИДОВ; СООТВЕТСТВУЮЩИЕ ПОПРАВКИ В ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО ОБСУЖДАЕТ МИНТРАНС.....	4
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2019.05.21; ЛЕТИТЕ МИМО; МИНТРАНС ВДВОЕ СНИЖАЕТ КВОТЫ НА ИНОСТРАННЫХ ПИЛОТОВ.....	6
ТАСС; 2019.05.21; ЭСТОНИЯ НЕ РАЗРЕШИЛА МИНТРАНСУ РОССИИ ПРОВЕСТИ ПРОВЕРКУ АЭРОПОРТА ТАЛЛИНА.....	7
РЖД-ПАРТНЕР; АЛЕКСАНДР МАНЯХИН; 2019.05.21; К АКТУАЛИЗАЦИИ НОРМАТИВНЫХ ДОКУМЕНТОВ В РАМКАХ ДЕЙСТВИЯ "РЕГУЛЯТОРНОЙ ГИЛЬОТИНЫ" НАДО ПОДХОДИТЬ БОЛЕЕ ТЩАТЕЛЬНО.....	7
ИА RAMBLER NEWS SERVICE; 2019.05.21; МЕДВЕДЕВ ОСВОБОДИЛ ОТ ДОЛЖНОСТИ ЗАМГЛАВЫ РОСТРАНСНАДЗОРА.....	8
ТАСС; 2019.05.21; РОСАВТОДОР ВЫДЕЛИТ НА ДОРОГИ В СЕЛЬСКОЙ МЕСТНОСТИ 9,3 МЛРД РУБЛЕЙ В 2019 ГОДУ.....	8
ТАСС; 2019.05.21; БОЛЕЕ 600 МЛН РУБЛЕЙ ИЗ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА ВЫДЕЛЯТ НА РЕМОНТ ДОРОГ В ПОДМОСКОВЬЕ.....	8
ИА RAMBLER NEWS SERVICE; 2019.05.21; В КУРГАНСКОЙ ОБЛАСТИ РАССКАЗАЛИ О ПЛАНЕ ПО РЕМОНТУ ДОРОГ НА 2019 ГОД.....	9
ТАСС; 2019.05.21; ИНДОНЕЗИЯ МОЖЕТ ПРОДЛИТЬ ЗАПРЕТ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ BOEING 737 MAX ДО КОНЦА ГОДА - АГЕНТСТВО.....	9
ТАСС; 2019.05.21; CHINA EASTERN AIRLINES ПОТРЕБОВАЛА ОТ BOEING КОМПЕНСАЦИИ ЗА ПРОСТОЙ ЛАЙНЕРОВ 737 MAX - ТВ.....	9
ТАСС; 2019.05.21; ПРОДЛЕНИЕ ЗАПРЕТА НА ВВОЗ БЕНЗИНА В КАЗАХСТАН ИЗ РФ СВЯЗАНО С НАСЫЩЕНИЕМ РЫНКА - МИНЭНЕРГО.....	10
ГРУЗОВИКИ И ДОРОГИ; 2019.05.21; ОБЪЕМ ГРУЗОВЫХ АВТОПЕРЕВОЗОК МЕЖДУ РОССИЕЙ И ГРЕЦИЕЙ ВЫРОС НА 31%.....	10
ВЕДОМОСТИ; СВЕТЛАНА ЯСТРЕБОВА, ПАВЕЛ КАНТЫШЕВ, АЛЕКСЕЙ НИКОЛЬСКИЙ; 2019.05.22; ПОЛИЦЕЙСКИЕ ТЕСТИРУЮТ КОМПАКТНЫЕ КАМЕРЫ ДЛЯ РАСПОЗНАВАНИЯ ЛИЦ; ТЕХНОЛОГИЮ РАЗРАБОТАЛА КОМПАНИЯ, СРЕДИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ КОТОРОЙ «РОСТЕХ».....	11
ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ ИННА ГРИГОРЬЕВА; 2019.05.22; СЕМЕРО ТРИЛЛИОНА ЖДУТ: ВЭБ ПРОКРЕДИТУЕТ НОВЫЕ ПРОЕКТЫ В ЭТОМ ГОДУ; ИНСТИТУТ РАЗВИТИЯ УЖЕ ПОДПИСАЛ СОГЛАШЕНИЯ С ПОТЕНЦИАЛЬНЫМИ СОИНВЕСТИТОРАМИ.....	12
КОММЕРСАНТЪ; ЮРИЙ БАРСУКОВ; 2019.05.22; НОВАТЭК ТОРОПИТСЯ СЖИЖАТЬ; ИНВЕСТИЦИОННОЕ ПО ТРЕТЬЕМУ ЗАВОДУ СПГ МОЖЕТ БЫТЬ ПРИНЯТО В ЭТОМ ГОДУ.....	14
ПРАЙМ; 2019.05.21; "ТИНЬКОФФ" ЗАПУСТИЛ СОБСТВЕННОЕ АГЕНТСТВО ПУТЕШЕСТВИЙ.....	15
КОММЕРСАНТЪ; АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА; 2019.05.21; БАНКИРЫ ВЫПИСЫВАЮТ БИЛЕТЫ; ТИНЬКОФФ-БАНК СОЗДАЛ ТУРИСТИЧЕСКОЕ АГЕНТСТВО.....	15

КОММЕРСАНТЪ; НАДЕЖДА КРАСНУШКИНА; 2019.05.22; ЭЛЕКТРОННЫМ ЧИНОВНИКАМ НУЖЕН ЛИДЕР; ОЭСР ОЦЕНИЛА ПЛЮСЫ И МИНУСЫ ЦИФРОВИЗАЦИИ ПРАВИТЕЛЬСТВ.....	16
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСАНДРА ВОЗДВИЖЕНСКАЯ; 2019.05.21; КОЗАК НАЗВАЛ ПРЕЖДЕВРЕМЕННОЙ ТРЕВОГУ О РОСТЕ ЦЕН НА БЕНЗИН.....	17
КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.05.22; НА МАШИНЫ-ДВОЙНИКИ НАВОДЯТ ФОКУС; ГИБДД ЗАПУСКАЕТ СИСТЕМУ ПО РОЗЫСКУ АВТОМОБИЛЕЙ С ОДИНАКОВЫМИ НОМЕРАМИ.....	18
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.05.22; ЗАКАТАЮТ В СТАНДАРТ: АСФАЛЬТ ЗАЩИТЯТ ОТ ШИПОВАННЫХ ШИН; В РОССИИ ХОТЯТ ИЗМЕНИТЬ ТЕХНОЛОГИЮ ТЕСТИРОВАНИЯ ДОРОЖНОГО ПОКРЫТИЯ.....	19
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2019.05.21; ОСТОРОЖНО, РЕБЕНОК ЗА РУЛЕМ; КОЛИЧЕСТВО АВАРИЙ С ДЕТЬМИ РАСТЕТ.....	21
РИА НОВОСТИ; 2019.05.21; РОССИЙСКИЕ ДОРОГИ С 2021 ГОДА НАЧНУТ МОНИТОРИТЬ ДРОНАМИ.....	22
ТАСС; 2019.05.21; КОМИТЕТ ГОСДУМЫ ВЫНЕС НА 28 МАЯ ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ УЖЕСТОЧЕНИИ НАКАЗАНИЯ ЗА "ПЬЯНЫЕ" ДТП.....	22
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.05.21; ОКОЛО 6 ТЫС. ТАКСИСТОВ БЕЗ ЛИЦЕНЗИИ ВЫЯВИЛИ В РФ В ХОДЕ МОНИТОРИНГА "ЕДИНОЙ РОССИИ".....	22
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИРИНА ОГИЛЬКО; 2019.05.21; В МОСКВЕ ПОСТРОЯТ НЕСКОЛЬКО КАНАТНЫХ ДОРОГ.....	23
ТАСС; 2019.05.21; ОБЪЯВЛЕН КОНКУРС НА ОПРЕДЕЛЕНИЕ КОНЦЕССИОНЕРА КАНАТНОЙ ДОРОГИ ОТ "СХОДНЕНСКОЙ" В МОСКВЕ.....	23
ТАСС; 2019.05.21; ПЕРЕНАСТРОЙКА СВЕТОФОРОВ УСКОРИЛА ПРОХОЖДЕНИЕ МАРШРУТОВ ТРАМВАЯМИ НА ЮГЕ МОСКВЫ НА 40%.....	24
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НИКОЛАЙ ГРИЩЕНКО; 2019.05.21; ВЫЕХАТЬ ИЗ ДОМА; РОДИТЕЛЯМ ДЕТЕЙ-ИНВАЛИДОВ НЕ НУЖНО ПЛАТИТЬ ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ.....	24
ТАСС; 2019.05.21; РЖД СОХРАНЯТ ОБЪЕМЫ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ.....	25
РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2019.05.21; МИНФИН ПРЕДЛОЖИЛ СОКРАТИТЬ ЧИСЛО ПАССАЖИРСКИХ ПОЕЗДОВ НА БАМЕ И ТРАНССИБЕ.....	25
ПРАЙМ; 2019.05.21; КОМПАНИИ РФ В ЧЕТВЕРГ ЗАПУСТЯТ ТЕСТОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ИЗ ЯПОНИИ В ЕВРОПУ ПО ТРАНССИБУ.....	27
ИНТЕРФАКС; 2019.05.21; FESCO ВМЕСТЕ С РЖД ХОЧЕТ ЗА 20 ДНЕЙ ДОСТАВЛЯТЬ ГРУЗЫ ИЗ ЯПОНИИ В ЕВРОПУ.....	27
ИНТЕРФАКС; 2019.05.21; РОСНАНО И "РУСЭНЕРГОСБЫТ" В 2019 Г. НАЧНУТ ПРОИЗВОДСТВО СИСТЕМ НАКОПЛЕНИЯ ЭЛЕКТРОЭНЕРГИИ.....	28
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; СВЕТЛАНА ЦЫГАНКОВА; 2019.05.21; В ПЕТЕРБУРГЕ ЗАЛОЖИЛИ ПЕРВОЕ В РОССИИ БЕЗЭКИПАЖНОЕ СУДНО.....	28
РЖД-ПАРТНЕР; НАТАЛЬЯ ГУСАЧЕНКО; 2019.05.20; НАВИГАЦИЯ-2019: ГОТОВНОСТЬ, ПРОБЛЕМЫ, ПРОГНОЗЫ.....	29
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.05.22; ПРОИЗВОДИТЕЛЬ ЕЩЕ НЕ РЕШИЛ ПРОБЛЕМУ С ЧАСТО ЛОМАЮЩИМИСЯ МОТОРАМИ SSJ100; СОЗДАН ПУЛ ПОДМЕННЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ, НО КАЖДЫЙ ЧЕТВЕРТЫЙ ИЗ НИХ ТОЖЕ НЕИСПРАВЕН.....	32
ТАСС; 2019.05.21; "АЛРОСА" НЕ НАМЕРЕНА ОТКАЗЫВАТЬСЯ ОТ ПЛАНОВ ПО ПРИОБРЕТЕНИЮ SSJ-100 - АВИАКОМПАНИЯ.....	33
КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.05.22; ЖУКОВСКИЙ ГРЕЗИТ О ТРАНЗИТЕ; АЭРОПОРТ АНОНСИРОВАЛ ПЛАНЫ МАРШРУТОВ ИЗ КИТАЯ В ЕВРОПУ.....	34
ПРАЙМ; 2019.05.21; ПОСЛЕДНИЙ ТУ-134 СОВЕРШИЛ ПЕРЕЛЕТ ИЗ ИРКУТСКА В МИРНЫЙ, ЕГО ПЕРЕДАДУТ В МУЗЕЙ АВИАЦИИ.....	35

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.05.21; "УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ" С ИЮНЯ БУДУТ ВЫПОЛНЯТЬ ДВА НОВЫХ ПРЯМЫХ РЕЙСА ВО ФРАНЦИЮ ИЗ ДОМОДЕДОВО.....	35
ТАСС; 2019.05.21; UTAIR ОТКРЫВАЕТ ПЕРВЫЙ ПРЯМОЙ РЕЙС ИЗ УФЫ В ЕВРОПУ - ПЕРЕВОЗЧИК.....	35
ТАСС; 2019.05.21; КОЛИЧЕСТВО РЕЙСОВ МЕЖДУ ЮЖНО-САХАЛИНСКОМ И МОСКВОЙ УДВОИЛОСЬ НА ЛЕТНИЙ ПЕРИОД.....	36
ПРАЙМ; 2019.05.20; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТА "ПУЛКОВО" В ЯНВАРЕ-АПРЕЛЕ ВЫРОС НА 13,7%, ДО БОЛЕЕ 5 МЛН ЧЕЛОВЕК.....	36
ПРАЙМ; 2019.05.21; БОЛЬШИНСТВО РОССИЯН УВЕРЕНЫ, ЧТО НУЖНО РАЗВИВАТЬ ОТЕЧЕСТВЕННОЕ АВИАСТРОЕНИЕ - ВЦИОМ.....	37
РЕН ТВ # НОВОСТИ; 21.05.2019 19:37; АВИАДЕБОШИРОВ БУДУТ ЛИШАТЬ СВОБОДЫ.....	37
КОММЕРСАНТЪ; МАКСИМ ПИЛОТОВ, МУРМАНСК; ВАЛЕРИЯ МИШИНА; 2019.05.22; «ЛИЧНАЯ ТРАГЕДИЯ ДЛЯ ВСЕГО МУРМАНСКА»; В РЕГИОНЕ ПРОСТИЛИСЬ С ЖЕРТВАМИ РЕЙСА SU1492.....	38
РБК; 2019.05.21; В МУРМАНСКЕ СОСТОЯЛОСЬ ПРОЩАНИЕ С ЖЕРТВАМИ КРУШЕНИЯ SSJ100 В ШЕРЕМЕТЬЕВО.....	39
ТАСС; 2019.05.21; ЖИТЕЛИ БЕЛГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ ПРОСТИЛИСЬ С ПОГИБШИМ В ШЕРЕМЕТЬЕВО ВОЕННОСЛУЖАЩИМ.....	40

ТАСС; 2019.05.21; БОЛЕЕ 2,5 ТЫС. ЧЕЛОВЕК ПРИМУТ УЧАСТИЕ В СИБИРСКОМ ТРАНСПОРТНОМ ФОРУМЕ

Восьмой Международный сибирский транспортный форум в Новосибирске, который открывается в среду, соберет более 2,5 тыс. человек. В мероприятии, которое продлится до 25 мая, примут участие представители **Минтранса РФ**, региональных профильных министерств, транспортных компаний и экспертных сообществ, сообщили ТАСС организаторы форума.

"Мы ожидаем, что площадки форума в этом году посетят не менее 2,5 тыс. человек. На выставке (транспортной и логистической индустрии, которая проходит в рамках форума - прим. ТАСС) ожидаем не менее 5 тыс. человек", - сообщили организаторы.

Для экспертных обсуждений запланировано 10 секций, посвященных всем видам транспорта (воздушному, железнодорожному, внутреннему водному, пассажирскому транспорту, легковому такси), транспортно-логистическому комплексу, безопасности дорожного движения, дорожно-строительному комплексу, науке, образованию и кадрам.

Центральной темой обсуждения станут национальные проекты и участие транспортной отрасли в их реализации. Эксперты обсудят проекты, которые могут стать локомотивом развития региона, финансовые модели транспортных проектов, перспективы увеличения пропускной способности Транссиба и БАМа.

Обсуждение будет касаться реализации **нацпроекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги"** и **Комплексного плана расширения и модернизации инфраструктуры**, в том числе в Сибирском федеральном округе. Участники также обсудят вопросы цифровизации транспортной отрасли.

Выставка транспорта

На транспортном форуме представят макет Ледового дворца спорта, который будет построен в Новосибирске к Молодежному чемпионату мира по хоккею. Соревнование пройдет в 2023 году. Вместе с макетом будет представлен проект развития транспортной инфраструктуры, которая будет создаваться вместе с Ледовым дворцом - дороги, развязки, станция метро "Спортивная".

Откроется специализированная выставка транспортно-логистических услуг, коммерческого транспорта и спецтехники TransSiberia/Translogistica. На ней покажут макеты нового аэровокзала новосибирского аэропорта Толмачево. Гости увидят Volgabus - низкопольный и экологически чистый автобус, работающий на сжатом природном газе.

Итоговая резолюция форума, сформированная на основании предложений участников тематических секций, будет направлена в **Министерство транспорта России**.

Организаторами Сибирского транспортного форума выступают правительство Новосибирской области и **Минтранс РФ**.

<https://tass.ru/ekonomika/6456382>

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ ИРИНА ЦЫРУЛЕВА; 2019.05.22; С КОЛЯСКОЙ НА ВЫЛЕТ: В АЭРОПОРТАХ ХОТЯТ УПРОСТИТЬ ДОСМОТР ИНВАЛИДОВ; СООТВЕТСТВУЮЩИЕ ПОПРАВКИ В ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО ОБСУЖДАЕТ МИНТРАНС

В российских аэропортах хотят упростить процедуру предполетного досмотра инвалидов. Такую возможность проработает **Минтранс** совместно с воздушными гаванями по инициативе Международной ассоциации аэропортов (МАА), сообщили «Известиям» в ведомстве и МАА. Проверки таких пассажиров смогут проводить вне терминалов — в специальных машинах, вручную и с использованием переносной аппаратуры. Персонал воздушных гаваней, работающий с инвалидами, будет проходить особое обучение. Предполагается, что это позволит сократить время предполетных процедур, не нарушая требований безопасности. Аэропортам придется закупить дополнительное оборудование,

но эти траты оправданны. Современные технические средства, по словам экспертов, позволяют провести любые проверки безопасности, не поднимая пассажира с коляски.

Скорый осмотр

Международная ассоциация аэропортов обратилась в **Минтранс** с просьбой упростить предполетный досмотр пассажиров с ограниченными возможностями здоровья. В письме на имя **замминистра транспорта Александра Юрчика** (копия документа есть у «Известий») подчеркивается, что самочувствие таких людей зачастую зависит от времени и условий прохождения «формальностей» в аэропорту. В МАА подтвердили подлинность письма.

Минтранс направлен пакет документов, включающий проект постановления правительства, его разработал международный аэропорт Шереметьево (МАШ) и поддержала ассоциация.

Из проекта постановления, с которым ознакомились «Известия», следует, что пассажиров с ограничениями жизнедеятельности (в том числе людей на костылях, в инвалидных креслах, на носилках) предлагается досматривать вручную с использованием переносных технических и специальных средств — ручного металлоискателя и газоаналитической аппаратуры. Исключение составят люди, имеющие импланты, стимулирующие сердечную деятельность. Их досмотр должен проводиться без применения спецустройств.

При этом трансферных пассажиров, которые не могут передвигаться самостоятельно, допускается осматривать в «средствах транспортировки» к самолету, в том числе в машинах скорой помощи.

Документ также закрепляет необходимость наличия специальных навыков и знаний у сотрудников, проводящих досмотр пассажиров с ограниченными возможностями здоровья, рассказали «Известиям» во Всероссийском обществе инвалидов (ВОИ), принимавшем участие в разработке проекта.

Совершенствование процесса проверки таких пассажиров позволит сократить время прохождения предполетных процедур, отметил зампред ВОИ Олег Рысев. Кроме того, по его словам, в проектах законодательных актов предлагается закрепить возможность человека с инвалидностью перевозить несколько кресел-колясок.

— Неоднозначность формулировки этой нормы приводит к тому, что авиакомпании берут с пассажира дополнительную плату за провоз второго кресла-коляски, — отметил он.

С 2015 по 2018 год число инвалидов и других лиц с ограниченными возможностями, воспользовавшихся, например, услугами Шереметьево, выросло на 130%. В прошлом году таких пассажиров было более 182 тыс., говорится в документах.

В **Минтрансе** пояснили «Известиям», что предложения МАА требуется обсудить с «заинтересованными структурами и причастными ведомствами». По словам информированного источника «Известий», министерство взяло этот вопрос на особый контроль.

Тонкости проверок

Упрощение технологии прежде всего касается пассажиров, не способных самостоятельно перемещаться и использовать спецсредства, сообщили «Известиям» в пресс-службе Шереметьево. При этом в аэропорту подчеркнули, что не планируют упрощать саму процедуру досмотра, изменится только технология — место и очередность ее проведения.

В Домодедово круглосуточно работает служба сопровождения пассажиров с ограниченными возможностями. Это бесплатная услуга, включающая прохождение предполетных процедур безопасности в приоритетном порядке «на выделенных каналах досмотра», сказали «Известиям» в пресс-службе воздушной гавани.

В аэропортах Внуково и Пулково на запросы не ответили.

В авиакомпании Red Wings сказали «Известиям», что доработка или изменение предполетных процедур для инвалидов, скорее всего, потребует создания отдельных коридоров прохода (провоза) этих пассажиров. При этом перевозчик не ожидает резкого роста спроса на авиаперелеты у этой группы пассажиров. В «Аэрофлоте», S7, Utair, «Победе», «Уральских авиалиниях» на запросы не ответили.

Сегодня в некоторых аэропортах для инвалидов уже создаются специальные «обходные коридоры», которые позволяют пройти предполетные процедуры быстрее, сказал «Известиям» исполнительный директор «Авиапорта» Олег Пантелеев.

Иногда досмотр проводится в медпункте воздушной гавани. Однако, по мнению эксперта, такая схема не оптимальна и допустима, только если нет физической возможности провести полноценную проверку. К примеру, нет подъемника для колясок на второй этаж.

— Если говорить об упрощении процедур, то для определенной категории это сокращение времени, вопрос комфорта. Однако даже упрощенные процедуры должны позволить обнаружить запрещенные к провозу предметы и вещества, — подчеркнул Олег Пантелеев. Эксперт считает, что при упрощенном порядке проблемы могут возникнуть с осмотром колясок с электродвигателями и аккумуляторами. Для этого необходимо иметь специальное оборудование, включая интроскопы либо газоанализаторы, позволяющие обнаружить следы взрывчатых веществ.

Аэропортам придется докупить дополнительное оборудование, нанять компетентных сотрудников или обучить своих, но это подъемные траты, согласился аналитик «Финама» Алексей Калачев. Но современные технические средства, по словам эксперта, позволят провести любые проверки безопасности, «не поднимая инвалида с коляски».

<https://iz.ru/880515/aleksandr-volobuev-irina-tcyruleva/s-koliaskoi-na-vylet-v-aeroportakh-khotiat-uprostit-dosmotr-invalidov>

На ту же тему:

<https://360tv.ru/news/transport/mintrans-uprostit-dosmotr/>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2019.05.21; ЛЕТИТЕ МИМО; МИНТРАНС ВДВОЕ СНИЖАЕТ КВОТЫ НА ИНОСТРАННЫХ ПИЛОТОВ

Минтранс предложил в два раза снизить квоту приема иностранных граждан на должности командиров воздушных судов. Ведомство разработало проект постановления правительства.

Сейчас все российские авиакомпании в совокупности могут в год набирать по 200 иностранцев на должность командира воздушного судна. Такую возможность они получили с 2014 года из-за кадрового голода. Если квоту не выбирают в течение года, можно оставшимися позициями воспользоваться в следующем году.

Теперь **минтранс** предлагает уменьшить квоту до 100 человек в год. Это будет максимальное количество иностранных граждан, с которыми авиаперевозчики смогут заключать трудовые договоры.

В свое время, когда вводили квоту, власти пошли авиакомпаниям навстречу. Тогда перевозчики жаловались, что дефицит командиров воздушных судов составляет примерно 150-200 человек в год. Как пояснили "РГ" в **минтрансе**, в течение последних пяти лет установленная квота не выбиралась. "В настоящий момент используется лишь 13 процентов от общей квоты", - отметили в ведомстве.

Однако вопрос с обеспеченностью кадрами авиаотрасли остается открытым. "Пять лет назад наши авиакомпании могли предложить заработные платы выше, чем даже некоторые европейские перевозчики. Поэтому они могли найти работников на стороне. Сейчас привлекать квалифицированных иностранных специалистов стало проблематично", - рассказывает "РГ" глава аналитической службы агентства "АвиаПорт" Олег Пантелеев. Зарплата летного состава номинирована в рублях. С учетом изменившегося курса российской национальной валюты зарплата уже не привлекательна для иностранцев, поясняет он.

Но дефицит кадров при этом не сокращается. Причем нехватку квалифицированных пилотов испытывают многие страны, так как авиаперевозки интенсивно растут. В большом количестве "вымывает" пилотов с рынка Китай, где активно развиваются авиакомпании.

А вот восполнить нехватку кадров оказывается не так-то просто. Обучение сложное и затратное. В тех странах, где образование платное, не многие готовы вложить деньги.

Также в числе главных барьеров на пути подготовки достаточного количества квалифицированных пилотов высокие требования по здоровью.

В результате, если крупные авиакомпании еще как-то могут найти нужных специалистов, то малые региональные авиакомпании испытывают дефицит кадров. Такая ситуация сохранится в ближайшее время, отмечает Пантелеев.

<https://rg.ru/2019/05/21/mintrans-predlozhit-vdvoe-snizit-kvoty-na-inostrannyh-pilotov.html>

ТАСС; 2019.05.21; ЭСТОНИЯ НЕ РАЗРЕШИЛА МИНТРАНСУ РОССИИ ПРОВЕСТИ ПРОВЕРКУ АЭРОПОРТА ТАЛЛИНА

Министерство экономики и инфраструктуры Эстонии отказало **Министерству транспорта РФ**, которое планировало провести проверку соблюдения требований авиационной безопасности в Международном аэропорту Таллина. Об этом сообщил во вторник заведующий отделом авиации и мореходства Минэкономики Тайво Линнамяги.

"В соответствии с действующими требованиями к авиационной безопасности, установленными в правовых актах ЕС, проводить дополнительный аудит нет необходимости. Это требование (о проверке соблюдения безопасности - прим. ТАСС) не является обоснованным", - заявил он portalу ERR.

Минтранс России выразил намерение провести проверку в аэропорту Таллина в связи с необходимостью проверить иностранных эксплуатантов воздушного транспорта, выполняющих полеты в воздушном пространстве России, а также аэропортов, из которых выполняются полеты на территорию РФ. Соответствующее письмо в Минэкономики Эстонии поступило в феврале 2019 года за подписью **замминистра транспорта РФ Александра Юрчика**, сказал Линнамяги.

Однако после проведения консультаций с Еврокомиссией Эстония приняла решение в проведении проверки отказать, поскольку подобное мероприятие уже осуществили европейские контролирующие инстанции.

<https://tass.ru/ekonomika/6454411>

РЖД-ПАРТНЕР; АЛЕКСАНДР МАНЯХИН; 2019.05.21; К АКТУАЛИЗАЦИИ НОРМАТИВНЫХ ДОКУМЕНТОВ В РАМКАХ ДЕЙСТВИЯ "РЕГУЛЯТОРНОЙ ГИЛЬОТИНЫ" НАДО ПОДХОДИТЬ БОЛЕЕ ТЩАТЕЛЬНО

Премьер-министр Дмитрий Медведев, выступая на пленарном заседании Гайдаровского форума, указал на проблему избыточной нагрузки со стороны контрольно-надзорных органов на российский бизнес. По его словам, задачу можно решить с помощью механизма "регуляторной гильотины". Механизм "регуляторной гильотины" предусматривает масштабный анализ и пересмотр действующих нормативно-правовых актов в сторону избавления от избыточных, устаревших и дублирующих требований. Поставлена амбициозная задача до 1 февраля 2020 года пересмотреть все нормативные документы.

В принципе эта работа уже велась **Министерством транспорта** с 2017 года в рамках рабочей группы по отмене и актуализации нормативных документов МПС, за это время удалось переработать и отменить более 500 документов.

Но к большому сожалению, безобидные документы мы отменили, а взамен получили другие, которые еще в большей степени разоряют бизнес, это изменения в ПТЭ, это Технические регламенты и т.д.

С целью реализации поручений Председателя правительства на базе **Ространснадзора** была создана рабочая группа, мы также активно включились в работу и надеемся, что это будут не только слова, но и будет существенный результат, конечно учитывая тот факт, что железнодорожный транспорт является транспортом повышенной опасности.

<http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/opinions/k-aktualizatsii-normativnykh-dokumentov-v-ramkakh-deystviya-regulyatornoy-gilotiny-nado-podkhodit-bo/>

ИА RAMBLER NEWS SERVICE; 2019.05.21; МЕДВЕДЕВ ОСВОБОДИЛ ОТ ДОЛЖНОСТИ ЗАМГЛАВЫ РОСТРАНСНАДЗОРА

Премьер-министр России Дмитрий Медведев своим распоряжением освободил Сергея Васильева от должности замглавы **Ространснадзора**. Документ опубликован на сайте правительства.

"Освободить Васильева Сергея Геннадьевича от должности заместителя руководителя **Федеральной службы по надзору в сфере транспорта** по его просьбе", - говорится в тексте распоряжения.

Васильев занимал указанную должность с декабря 2015 года.

<https://rns.online/transport/Medvedev-osvobodil-ot-dolzhnosti-zamglavi-Rostransnadzora-2019-05-21/>

ТАСС; 2019.05.21; РОСАВТОДОР ВЫДЕЛИТ НА ДОРОГИ В СЕЛЬСКОЙ МЕСТНОСТИ 9,3 МЛРД РУБЛЕЙ В 2019 ГОДУ

Росавтодор в 2019 году выделит 9,3 млрд рублей на строительство дорог к сельским поселениям и объектам сельскохозяйственного производства. Об этом говорится в сообщении ведомства.

По данным **Росавтодора**, с 2015 по 2018 год по федеральной целевой программе "Устойчивое развитие сельских территорий" построили около 2,5 тыс. км региональных и местных дорог, объем государственной поддержки составил более 25,2 млрд рублей.

"На реализацию аналогичных мероприятий в субъектах Российской Федерации на 2019 год предусмотрены субсидии в объеме 9,3 млрд рублей", - говорится в сообщении.

До конца года планируется построить 770,8 км сельских автодорог, в том числе 149 дорог к социально значимым объектам в населенных пунктах и 72 участка до объектов производства и переработки сельскохозяйственной продукции.

<https://tass.ru/ekonomika/6456479>

ТАСС; 2019.05.21; БОЛЕЕ 600 МЛН РУБЛЕЙ ИЗ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА ВЫДЕЛЯТ НА РЕМОНТ ДОРОГ В ПОДМОСКОВЬЕ

Порядка 618 млн рублей из федерального бюджета направят на ремонт восьми участков дорог Московской области в рамках нацпроекта "**Безопасные и качественные автомобильные дороги**". Планируется привести в нормативное состояние около 90 км дорог, сообщила во вторник пресс-служба Министерства транспорта и дорожной инфраструктуры Подмосковья.

"Московская область в этом году вошла в состав участников нацпроекта "**Безопасные и качественные автомобильные дороги**", в рамках которого к концу 2019 года более 65% региональных дорог должны соответствовать нормативным требованиям. Ремонт на всей региональной дорожной сети ведется в рамках национального проекта, при этом из федерального бюджета направлены средства на ремонт восьми участков дорог общей протяженностью свыше 90 км. На выполнение данных работ из федерального бюджета области выделено более 618 млн рублей", - цитирует пресс-служба главу министерства Алексея Гержика.

По его словам, ремонтируемые участки расположены в городских округах Сергиево-Посадский, Талдомский, Дмитровский, Рузский, Наро-Фоминский, Шаховская и в Волоколамском районе. В **Минтрансе** уточнили, что в Сергиево-Посадском городском округе отремонтируют два участка автодорог "Сергиев Посад - Калязин - Рыбинск - Череповец" (с 37,6 по 53,2 км) и "Сергиев-Посад - М-8 "Холмогоры" (с 19 по 32,8 км). В Волоколамском районе приведут в порядок 12 км асфальтобетонного покрытия на дороге "Спас - Красная Гора - Дятлово" (с 0 по 12,3 км).

В Талдомском городском округе работу проведут на участке трассы "Вотря - Растовцы" (с 0 по 8,6 км), в Дмитровском городском округе - "МБК - Синьково - Насадкино - Канал им. Москвы" (с 20 по 28,3 км), в Рузском городском округе "ст. Николаево - Лышиково - Дорохово" (с 0 по 10,4 км). Также отремонтируют более 10 км асфальтобетонного покрытия на дороге "Верея - Медынь - Вышегород" (с 0 по 10,4 км) в городском округе

Наро-Фоминск и участок в городском округе Шаховская на дороге "Дор - Панюково - Куркино" (с 14 по 23,7 км).

<https://tass.ru/moskovskaya-oblast/6454234>

ИА RAMBLER NEWS SERVICE; 2019.05.21; В КУРГАНСКОЙ ОБЛАСТИ РАССКАЗАЛИ О ПЛАНЕ ПО РЕМОНТУ ДОРОГ НА 2019 ГОД

В текущем году в Курганской области намерены отремонтировать 172 км региональных и 170 км муниципальных дорог. Регион готов направить на эти цели до 2,46 млрд руб., пишет URA.RU со ссылкой на врио губернатора Курганской области Вадима Шумкова.

"В этом году объем ремонтных работ по региону практически в три раза выше, чем в предыдущем", - рассказал Шумков.

Как отмечает издание, большую часть средств на ремонт, или 1,7 млрд руб., регион получил ранее из федерального бюджета.

Ранее сегодня 56orb.ru сообщал, что в Оренбурге в рамках реализации национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги" проходит ремонт четырех участков дорог.

<https://rns.online/regions/V-Kurganskoi-oblasti-rasskazali-o-plane-po-remontu-dorog-na-2019-god-2019-05-21/>

ТАСС; 2019.05.21; ИНДОНЕЗИЯ МОЖЕТ ПРОДЛИТЬ ЗАПРЕТ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ BOEING 737 MAX ДО КОНЦА ГОДА - АГЕНТСТВО

Власти Индонезии могут продлить запрет на эксплуатацию самолетов Boeing 737 MAX ("Боинг-737 макс") местными авиакомпаниями до конца 2019 года. Об этом во вторник сообщает агентство Блумберг.

"Есть много проблем, и пока не ясно, будут ли эти самолеты [Boeing 737 MAX] летать в Индонезии в текущем году. Я не могу предсказать, продолжим ли мы их эксплуатацию. Boeing должен убедить нас в безопасности своих воздушных судов", - заявила генеральный директор гражданской авиации Индонезии Полана Прамести. Она также подчеркнула, что индонезийские пилоты пройдут более серьезную подготовку, прежде чем им позволят управлять этими лайнерами.

11 марта Индонезия объявила о прекращении эксплуатации Boeing 737 MAX 8 ("Боинг-737 макс-8") до завершения необходимой технической проверки этих самолетов.

10 марта в Эфиопии разбился самолет Boeing 737 MAX 8 авиакомпании Ethiopian Airlines ("Эфиопские авиалинии"), в результате чего погибли 157 человек. 29 октября 2018 года самолет аналогичной модели компании Lion Air ("Лайон эйр") разбился в Индонезии при схожих обстоятельствах, унеся жизни 189 человек.

Глава Boeing Деннис Меленберг ранее признал, что на борту двух самолетов 737 MAX имел место сбой в работе системы MCAS (Maneuvering Characteristics Augmentation System - "Система улучшения характеристик маневренности") перед тем, как они разбились. Многие страны мира, включая Россию, США и государства ЕС, из соображений безопасности приостановили эксплуатацию самолетов этой серии.

ТАСС; 2019.05.21; CHINA EASTERN AIRLINES ПОТРЕБОВАЛА ОТ BOEING КОМПЕНСАЦИИ ЗА ПРОСТОЙ ЛАЙНЕРОВ 737 MAX - ТВ

Китайская авиакомпания China Eastern Airlines ("Чайна истерн эйрлайнз") потребовала от корпорации Boeing ("Боинг") компенсацию экономических убытков в связи с приостановкой эксплуатации самолетов 737 MAX и задержку поставки заказанных ранее лайнеров. Об этом во вторник сообщило Центральное телевидение Китая.

"Авиакомпания China Eastern Airlines подала официальное требование компенсации экономических убытков от компании Boeing в связи с приостановкой эксплуатации 14 самолетов 737 MAX и задержку поставки заказанных ранее лайнеров", - передает ТВ.

В репортаже отмечается, что "с момента приостановки эксплуатации самолетов 737 MAX China Eastern понесла большие потери, которые продолжают расти".

ТАСС; 2019.05.21; ПРОДЛЕНИЕ ЗАПРЕТА НА ВВОЗ БЕНЗИНА В КАЗАХСТАН ИЗ РФ СВЯЗАНО С НАСЫЩЕНИЕМ РЫНКА - МИНЭНЕРГО

Планируемое продление запрета на ввоз бензина из России в Казахстан железнодорожным транспортом сроком на три месяца связано с увеличением производства нефтепродуктов и насыщением внутреннего рынка. Об этом во вторник сообщил корр. ТАСС вице-министр энергетики Казахстана Асет Магауов.

"У нас с Россией подписан совместный протокол, что мы у них не будем покупать бензин. Но все равно, чтобы какие-то партии не проскочили, мы для этого приказом ограничиваем. Кроме того, у нас производство существенно увеличилось после модернизации трех наших нефтеперерабатывающих заводов, и уже с июня месяца мы предполагаем, что у нас будут излишки бензина для экспорта. Чтобы выполнить свои обязательства перед российской стороной, что мы не покупаем у них бензин, мы дополнительный запрет вводим", - сказал Магауов, отвечая на вопрос с чем связан планируемый запрет на ввоз бензина из РФ.

По его словам, ранее было соглашение о сотрудничестве между Россией и Казахстаном о поставке нефтепродуктов. "В рамках этого соглашения было предусмотрено, что мы можем покупать какие-то нефтепродукты у российской стороны, но при этом мы должны ограничивать свой экспорт. Недавно были внесены изменения в это соглашение совместным протоколом. Этот протокол был ратифицирован, что если мы не покупаем какие-то нефтепродукты у РФ, то мы можем эти нефтепродукты экспортировать. В дополнение к этому протоколу был подписан между двумя министерствами перечень, где мы эти продукты оговорили", - пояснил вице-министр.

В настоящее время на обсуждении в государственных органах находится приказ министра энергетики Казахстана Каната Бозумбаева "О некоторых вопросах поставок нефтепродуктов в Республику Казахстан из Российской Федерации". Документом предлагается ввести запрет сроком на три месяца на ввоз в Казахстан из России железнодорожным транспортом бензина. Обсуждение приказа продлится до 30 мая.

Ранее Казахстан ввел запрет на ввоз бензина из РФ железнодорожным транспортом сроком на три месяца со 2 марта 2019 года.

ГРУЗОВИКИ И ДОРОГИ; 2019.05.21; ОБЪЕМ ГРУЗОВЫХ АВТОПЕРЕВОЗОК МЕЖДУ РОССИЕЙ И ГРЕЦИЕЙ ВЫРОС НА 31%

По итогам прошедшего, 2018 года объем грузовых автомобильных перевозок между Россией и Грецией составил 26 тыс. т и вырос относительно предшествующего года почти на треть - на 30,7%.

Такие данные были озвучены в ходе прошедших 16-17 мая в Москве российско-греческих переговоров в рамках заседания двусторонней Смешанной комиссии в области международных автоперевозок.

"Положительная динамика объемов перевозок присутствует в перевозках как из Греции в Россию, так и из России в Грецию. В 2018 году доля российских перевозчиков составила 20,0%, перевозчиков Греции - 48,8%, перевозчиков третьих стран - 31,2%", - прокомментировал представитель Росавтотранса.

Российскую делегацию на переговорах возглавлял генеральный директор Росавтотранса **Алексей Двойных**.

Также в ходе переговоров делегаты двух стран согласовали контингент разрешений для своих перевозчиков на очередной период. Стороны пришли к мнению, что ранее согласованный и действующий контингент разрешений на 2019 год полностью удовлетворяет текущие потребности перевозчиков России и Греции.

Что касается периода 2020-2021 годов, то делегации согласились установить предварительный обмен разрешениями на уровне контингента 2019 года. А именно - по 3500 разрешений для двусторонних и транзитных перевозок грузов и по 150 разрешений для перевозок грузов в/из третьих стран.

"При этом решено, что в случае если согласованный уровень обмена разрешениями будет недостаточным, его можно будет увеличить по согласованию между компетентными органами сторон", - отметил представитель Росавтотранса.

Он добавил также, что стороны договорились продолжить совместную работу, направленную на увеличение доли национальных перевозчиков и дальнейшее сокращение удельного веса перевозчиков третьих стран.

Между тем стало известно также об очередной статистике грузовых перевозок между Россией и ЕС. По данным агентства Eurostat, за первые три месяца 2019 года (период январь-март) объем грузов, перевезенных автотранспортом из стран Евросоюза в нашу страну, сократился на 1,2%. В то же время объем грузопотоков в обратном направлении, из России в Европу, вырос на 14,4%.

Характерно также, что, по данным аналитиков агентства, по итогам 2018 года объем грузоперевозок из Греции в Россию снизился на 3,1%.

<http://truckandroad.ru/business/obem-gruzovyh-avtoperevozok-mezhdu-rossiej-i-greciej-vyros-na-31.html>

ВЕДОМОСТИ; СВЕТЛАНА ЯСТРЕБОВА, ПАВЕЛ КАНТЫШЕВ, АЛЕКСЕЙ НИКОЛЬСКИЙ; 2019.05.22; ПОЛИЦЕЙСКИЕ ТЕСТИРУЮТ КОМПАКТНЫЕ КАМЕРЫ ДЛЯ РАСПОЗНАВАНИЯ ЛИЦ; ТЕХНОЛОГИЮ РАЗРАБОТАЛА КОМПАНИЯ, СРЕДИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ КОТОРОЙ «РОСТЕХ»

МВД тестирует камеры-видеорегистраторы с функцией распознавания лиц, разработанной российской компанией NtechLab. Об этом «Ведомостям» рассказали сотрудник министерства и человек, знающий это от топ-менеджеров NtechLab. С начала 2018 г. среди акционеров NtechLab – «дочка» госкорпорации «Ростех» «РТ – развитие бизнеса» (12,5%), а также фонд Рубена Варданяна и его партнеров (25%). Остальные доли в компании остались у ее основателей и первых инвесторов.

Если испытания пройдут успешно, то функция распознавания появится у портативных видеорегистраторов, уже используемых полицейскими, говорит сотрудник МВД. В распоряжении полиции развитых стран есть не только такие устройства, но и умные очки, рассказывает он.

NtechLab действительно создала такой гаджет – для сотрудников силовых структур и служб безопасности, рассказал представитель компании. Компания хочет определить потребности рынка и рассчитывает производить гаджеты мелкими партиями – под конкретных заказчиков. Комментировать факт испытаний в МВД представитель NtechLab отказался, но рассказал, что тестирует устройство с частными охранными компаниями. NtechLab рассчитывает, что гаджет заинтересует правоохранительные органы, Росгвардию, а также пригодится для пограничного контроля и выявления безбилетников в транспорте.

Корреспондент «Ведомостей» ознакомился с принципом работы гаджета. Камера с софтом NtechLab – она похожа на рацию, но чуть меньше – должна крепиться на одежду человека. Она анализирует видеопоток и выделяет из него лица людей, которые через WiFi или интернет (в устройство можно вставить сим-карту) отправляет на сервер. Там снимки сравниваются с ранее загруженными базами, например сотрудников какой-то компании или подозреваемых в преступлении. Если лица на снимках совпадут, то система отправит уведомление об этом на камеру-регистратор на пользователя – на обратной стороне гаджета есть экран, на котором можно сравнить два снимка, увидеть имя человека из базы и получить основную информацию о нем. При корреспонденте «Ведомостей» камера распознала сотрудника NtechLab, а вот самого корреспондента в базе не обнаружила. Максимальное расстояние, при котором камера может выхватить лицо человека, – 3,5–4,5 м в зависимости от освещения и скорости движения человека, говорит представитель NtechLab.

Представитель МВД не ответил на запрос «Ведомостей». «Ростех» внедряет решения NtechLab в региональные проекты по «Безопасным городам», указал представитель

госкорпорации, участие госкорпорации в проекте по камерам-регистраторам он не прокомментировал.

У VisionLabs – конкурента NtechLab (25,07% принадлежит Сбербанку) – уже были проекты распознающих лица нагрудных видеорегистраторов, например в Сингапуре и Гонконге, рассказывает гендиректор VisionLabs Александр Ханин. Но ее решение позволяло не отправлять видео или фото на сервер и не требовало доступа в интернет, уверяет Ханин: видеопоток анализировался внутри устройства, а выбранные кадры отправлялись на смартфон с базой лиц по Bluetooth. На вопрос, почему компания не распространяет такие камеры в России, Ханин не ответил. По его словам, камеры на таких регистраторах позволяют идентифицировать лица на расстоянии лишь 2–3 м.

Технологии распознавания лиц от «Центра речевых технологий» (ЦРТ, на 51% принадлежит Сбербанку, прежде контроль был у Газпромбанка) внедрены в мобильную платформу IT-интегратора «Крок» – к ней можно подключить любой источник видеосигнала, включая очки и видеорегистраторы, заявил представитель ЦРТ. Платформа может работать автономно и связываться с серверами при наличии защищенного канала связи, пояснил он. Представитель «Крок» отказался от комментариев.

Партнером NtechLab, предоставившим камеру под технологию, стало российское подразделение китайской Dahua Technology, представитель ее московского офиса Роман Горпинченко подтвердил это. Представитель «Ростеха» предполагает, что в будущем можно будет использовать и российские камеры.

Департамент информационных технологий Москвы (ДИТ) регулярно проводит исследования и пилотные проекты в сфере видеоаналитики, отмечает его представитель. По его словам, в Москве могут быть использованы разные варианты передающих изображение устройств – очки, носимые регистраторы, планшеты, смартфоны. ДИТ тестирует и технологии распознавания лиц, которые бы передавали информацию на очки дополненной реальности, писал в феврале этого года РБК со ссылкой на представителя ДИТа. По информации источников издания, ДИТ планировал создавать такие очки для полицейских, а NtechLab разрабатывала приложение под них и показывала его на одном из отраслевых форумов. Представитель NtechLab подтвердил факт разработки приложения. У VisionLabs есть очки дополненной реальности с функцией распознавания лиц, компания продает их за рубежом. Участвовала ли компания в тестировании таких очков ДИТом, Ханин отказался говорить.

<https://www.vedomosti.ru/technology/articles/2019/05/21/802109-politseiskie-testiruyut>

ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ ИННА ГРИГОРЬЕВА; 2019.05.22; СЕМЕРО ТРИЛЛИОНА ЖДУТ: ВЭБ ПРОКРЕДИТУЕТ НОВЫЕ ПРОЕКТЫ В ЭТОМ ГОДУ; ИНСТИТУТ РАЗВИТИЯ УЖЕ ПОДПИСАЛ СОГЛАШЕНИЯ С ПОТЕНЦИАЛЬНЫМИ СОИНВЕСТОРАМИ

В этом году государство поддержит через фабрику проектного финансирования ВЭБ.РФ мероприятия общей стоимостью 941 млрд рублей. Такие данные содержатся в докладе Минэкономразвития об итогах работы в 2018 году и планах на 2019-й (есть у «Известий»). Для этого подписаны соглашения о намерениях с потенциальными инвесторами и инициаторами семи новых проектов, уточнили «Известиям» в Минэке и ВЭБе. В прошлом году банк заключил аналогичные договоренности на сумму 880 млрд рублей. Механизм фабрики, предполагающий соинвестирование с коммерческими банками, защищает ВЭБ от отбора излишне рискованных идей, полагают опрошенные «Известиями» эксперты. Однако существует риск, что банку навяжут поддержку государственного мегапроекта, который может оказаться заведомо убыточным.

Счастливые число

Поддержку от ВЭБа в 2019 году могут получить крупные проекты общей стоимостью почти 1 трлн рублей, отмечается в докладе Минэкономразвития с планами на 2019 год. В министерстве и госкорпорации «Известиям» уточнили, что планируется профинансировать семь инициатив. Однако там не указали, какие именно это будут

мероприятия. Они будут прокредитованы через фабрику проектного финансирования, запущенную в конце прошлого года.

Это дополнительные инвестиции, в них не входят уже заключенные в этом году три сделки: по созданию производства серной кислоты на площадке компании «КуйбышевАзот», расширению мощностей «Щукиназота» по выпуску метанола, а также по освоению Удоканского месторождения меди, уточнили в Минэке. Общая стоимость этих соглашений составила 206,4 млрд рублей, добавили в ведомстве. В рамках поддержки инвестпроектов будет субсидироваться процентная ставка для ВЭБ.РФ, а также предоставляться государственные гарантии.

В 2018 году ВЭБ подписал соглашения о поддержке других проектов стоимостью 880 млрд рублей. Шесть сделок на сумму 180 млрд рублей были заключены в рамках Российского инвестиционного форума в Сочи, столько же — в рамках Петербургского экономического форума на 700 млрд, уточнили в госкорпорации. Крупнейшая из них — соглашение с «Роснефтью» о лизинге оборудования, предполагающее финансирование в размере 400 млрд рублей.

СПРАВКА «ИЗВЕСТИЙ»

Фабрика проектного финансирования создана для поддержки предприятий в приоритетных отраслях экономики. Согласно стратегии ВЭБа, инвестиции через этот механизм разрешены только по четырем направлениям: инфраструктура, экспорт, промышленность высоких переделов и инновации. Предполагается, что 20% финансирования проекта обеспечивает его инициатор, остальные деньги предоставляет группа банков по льготной процентной ставке, в том числе сам ВЭБ. Создать механизм проектного финансирования поручил в рамках Петербургского экономического форума в 2017 году Владимир Путин. Спустя несколько месяцев Минэкономразвития разработало правила предоставления инвестиционных кредитов, на основе которых в ВЭБе появилась фабрика.

Попасть под проект

В прошлом ВЭБ финансировал сомнительные с точки зрения коммерческой целесообразности проекты. Сейчас организация пересмотрела подход к отбору инвестиционных инициатив, однако риски, что в кредитный портфель госкорпорации вновь попадут некупаемые или убыточные проекты, сохраняются, заявил профессор РАНХиГС Владимир Климанов. Дело в том, что сейчас ВЭБ — единственная госструктура, которая способна финансировать мегапроекты, такие как, например, Олимпиада в Сочи, добавил он. Если в планы государства вновь войдет стройка аналогичного масштаба, то кредитовать ее придется ВЭБу.

Впрочем, механизм фабрики, предусматривающий финансирование госкорпорацией проектов в связке с коммерческими банками, гарантирует относительно тщательный отбор и защищает от одобрения сомнительных инвестиций, уверен старший директор Fitch Александр Данилов. Несмотря на то что банки получают субсидии по кредитам для проектов ВЭБа, они не могут себе позволить вкладывать в заведомо убыточные инициативы.

В феврале 2018 года ВЭБ заключил со Сбербанком, ВТБ и Газпромбанком соглашение о сотрудничестве для финансирования проектов в рамках фабрики. Согласно документу, банки вправе предлагать госкорпорации совместно инвестировать в те или иные инициативы, а также обеспечивать госструктуру необходимой экспертизой.

ВЭБ к настоящему моменту профинансировал более 300 проектов на сумму 3,4 трлн рублей, следует из информации на официальном сайте организации. Предполагается, что банк вкладывает деньги в проекты, которые для исключительно коммерческих кредитных организаций являются слишком крупными или рискованными. По словам Александра Данилова, это общераспространенная форма финансирования мероприятий, интересных в первую очередь государству. Без таких институтов развивать критически важную для страны инфраструктуру было бы проблематично, поскольку коммерческие банки ориентированы на быструю окупаемость. Для финансирования проектов институт развития привлекает средства из бюджета, а также выпускает облигации. Предельный

размер кредитного портфеля ВЭБа, исходя из утвержденного правительством капитала госкорпорации, — 3 трлн рублей. В настоящий момент он составляет 1,6 трлн.

<https://iz.ru/880529/dmitrii-grinkevich-inna-grigoreva/semero-trilliona-zhdut-veb-prokredituet-novye-proekty-v-etom-godu>

КОММЕРСАНТЪ; ЮРИЙ БАРСУКОВ; 2019.05.22; НОВАТЭК ТОРОПИТСЯ СЖИЖАТЬ; ИНВЕСТИРОВАНИЕ ПО ТРЕТЬЕМУ ЗАВОДУ СПГ МОЖЕТ БЫТЬ ПРИНЯТО В ЭТОМ ГОДУ

НОВАТЭК в целом определился с обликом своего третьего СПГ-проекта и собирается принять по нему инвестиционное решение уже в 2019 году. Это будет небольшой завод мощностью 4,8 млн тонн сжиженного газа в год на основе российского оборудования и технологий, расположенный в Сабетте. Его стоимость может составить около \$5 млрд. Компания может запустить завод на полную мощность уже в середине 2023 года.

НОВАТЭК собирается уже в 2019 году принять инвестрешение по своему третьему проекту по выпуску СПГ после «Ямал СПГ» и «Арктик СПГ 2», сообщили “Ъ” в компании. Во вторник гендиректор созданного НОВАТЭКом в начале года ООО «Обский СПГ» Владимир Хуртин на конференции с поставщиками оборудования обозначил параметры этого проекта. Это будет завод в порту Сабетта мощностью 4,8 млн тонн, состоящий из трех очередей. Согласно презентации господина Хуртина, которую цитирует ТАСС, ввод первой очереди планируется на четвертый квартал 2022 года, а выход на полную мощность — в третьем квартале 2023 года. С учетом работы «Ямал СПГ» выше проектной мощности, общее производство в Сабетте может вырасти до 23,2 млн тонн.

Детали и сроки проекта носят предварительный характер и предназначены для получения предложений от потенциальных российских поставщиков и подрядчиков», — сообщили “Ъ” в НОВАТЭКе.

Там добавили, что сейчас ведется концептуальная проработка, изыскания и начинается проектирование «Обского СПГ».

Ресурсной базой проекта станут Верхнетиутейское и Западно-Сеяхинское месторождения на Ямале, расположенные в 80 км от Сабетты. Их запасы — 157 млрд кубометров по стандартам SEC.

Ключевой особенностью этого проекта станет то, что он будет реализован полностью на российском оборудовании и российской технологии сжижения («Арктический каскад», патент принадлежит НОВАТЭКу). Именно поэтому линии сжижения имеют столь небольшую мощность — 1,6 млн против 6,6 млн тонн в рамках «Арктик СПГ». Мощность линии сдерживается отсутствием соответствующей российской газовой турбины — сейчас в РФ производятся турбины до 32 МВт, и именно на ней базируется линия мощностью 1,6 млн тонн. В таких процессах, как сжижение, масштаб линии прямо влияет на эффективность, и обычно выгоднее строить как можно более крупные линии.

При этом, подчеркивали собеседники “Ъ”, российское оборудование примерно в два раза дешевле, чем зарубежное.

В этом году НОВАТЭК должен ввести первую линию на российском оборудовании на 0,9 млн тонн в рамках «Ямал СПГ» — удельные затраты на нее составляют \$500 на тонну против \$1,1 тыс. на «больших линиях» «Ямал СПГ». Это достигается в том числе за счет использования уже построенной инфраструктуры (причалов, хранилищ СПГ и т. д.) В НОВАТЭКе не стали говорить, какую удельную стоимость сжижения они ожидают в рамках нового проекта. «Разумно предположить, что удельная стоимость сжижения не будет существенно выше, чем на “Арктик СПГ-2”, иначе выбор концепции маленьких линий выглядит бессмысленным», — говорит один из собеседников “Ъ”. Финансовый директор НОВАТЭКа Марк Джетвей называл удельную стоимость производства СПГ в рамках «Арктик СПГ-2» — \$1,05 тыс. с учетом затрат на разработку месторождения. Таким образом, стоимость всего проекта мощностью 4,8 млн тонн может составить около \$5 млрд.

Эта сумма более чем посильна для НОВАТЭКА, даже несмотря на то что компании в этом году предстоит принимать инвестиционное еще и по «Арктик СПГ-2» стоимостью \$20–21 млрд. Текущий свободный денежный поток НОВАТЭКа составляет \$2,5 млрд в год, напоминает Андрей Полищук из Райффайзенбанка, и примерно столько же НОВАТЭК может получать от «Ямал СПГ». «Если НОВАТЭК решит делать проект самостоятельно, то проще всего построить его на заемные средства», — полагает аналитик. По данным “Ъ”, в НОВАТЭКе не исключают привлечения иностранных партнеров на новый завод, но решение будет приниматься после завершения проектирования.

<https://www.kommersant.ru/doc/3976155>

ПРАЙМ; 2019.05.21; "ТИНЬКОФФ" ЗАПУСТИЛ СОБСТВЕННОЕ АГЕНТСТВО ПУТЕШЕСТВИЙ

Группа "Тинькофф" запустила собственное онлайн-агентство путешествий, через которое клиенты смогут приобретать авиа- и **железнодорожные** билеты, туры, бронировать отели и арендовать автомобили, говорится в пресс-релизе банка.

"Тинькофф" объявляет о перезапуске онлайн-платформы "Тинькофф Путешествия" и старте собственного ОТА (online travel agency, онлайн-агентства путешествий), через которое можно на выгодных условиях покупать авиа- и ж/д-билеты, туры, бронировать отели и арендовать автомобили. Собственное агентство путешествий "Тинькофф" станет первым ОТА среди российских банков, доступным для любых пользователей, и расширит лайфстайл-возможности экосистемы "Тинькофф", - сказано в сообщении компании.

"Емкость рынка авиабилетов сейчас оценивается - около 100 миллионов билетов в год, из них около 35% - это онлайн. В этот сегмент целятся "Тинькофф Путешествия". В планах - занять долю в 10% через два года на рынке покупок авиабилетов в онлайн", - пояснил РИА Новости представитель банка.

В сообщении отмечается, что в рамках перезапуска платформа "Тинькофф Путешествия" заключила партнерства с международными системами бронирования b2b и теперь может продавать авиабилеты путешественникам напрямую, а не через посредников; также предложения "Тинькофф Путешествий" теперь доступны в крупных метапоисковиках авиабилетов, например, Aviasales.ru, количество которых будет расширяться.

Также в "Тинькофф Путешествиях" в ближайшее время появятся новые возможности для путешественников - например, продажа билетов на междугородние **автобусы**, **аэроэкспрессы**, организация трансферов, услуги покупки дополнительных мест к **багажу в самолет**, поделились планами в компании.

В группе также сообщили агентству, что инвестиции в перезапуск платформы за последние 12 месяцев составили 2 миллиона долларов. "Статьи инвестиций - это зарплаты сотрудников, приобретение внешнего софта, разработка внутреннего софта и привлечение клиентов", - сказал представитель компании.

КОММЕРСАНТЪ; АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА; 2019.05.21; БАНКИРЫ ВЫПИСЫВАЮТ БИЛЕТЫ; ТИНЬКОФФ-БАНК СОЗДАЛ ТУРИСТИЧЕСКОЕ АГЕНТСТВО

Борьба за клиентов вынуждает банки искать новые каналы их привлечения, одним из которых может стать туристический бизнес. Первым свое онлайн-тревел-агентство (ОТА) создал Тинькофф-банк Олега Тинькова, который хочет занять 10% рынка продажи авиабилетов через интернет. Задумываются о подобном проекте и в Сбербанке. Но маржинальность этого бизнеса не превышает 1-3%, а профильные игроки ищут другие источники дохода, предупреждают эксперты.

О том, что Тинькофф-банк начал развивать собственное онлайн-тревел-агентство, "Ъ" рассказали в самой финансовой организации. Банк уже подключился ко всем крупным системам бронирования, а авиабилеты "Тинькофф-путешествий" доступны в метапоисковиках (Aviasales и пр.). По словам представителя банка, в проект вложено около \$2 млн. Средства пошли на зарплаты сотрудникам, приобретение стороннего и разработку своего программного обеспечения.

Тинькофф-банк развивает тревелнаправление с апреля 2018 года. Изначально компания работала по технологии white label, выступая субагентом по продажам авиабилетов других агентов, в том числе "Авиакасс" и OneTwoTrip. С последним сервис еще работает в рамках реализации железнодорожных билетов, но в итоге и их в компании планируют начать продавать самостоятельно. К сервису Тинькофф-банк рассчитывает подключить продажу билетов на междугородние автобусы, аэроэкспрессы и трансферы. Услуги будут интегрированы в мобильное приложение банка.

Гендиректор Biletix Игорь Константинов оценивает объем российского рынка ОТА в 1 трлн руб. в год, ежегодно показатель растет на 10- 15%. Половина приходится на продажу авиабилетов. Общий объем пассажирских перевозок российских авиакомпаний в 2018 году, по данным **Росавиации**, был на уровне 116,1 млн человек. В Тинькофф-банке подсчитали, что примерно 35% из них приобрели авиабилеты онлайн. В перспективе там надеются продавать через интернет 10% всех авиабилетов в стране. Сейчас через "Тинькофф-путешествия" реализуется 70-80 тыс. билетов в месяц, половину из которых покупают клиенты банка.

Проект Тинькофф-банка - первое общедоступное ОТА, которое самостоятельно создал банк. Сегодня по технологии white label тревел-проекты развивают также Альфа-банк и Сбербанк. Собеседники "Ъ" на туристическом рынке указывают, что Сбербанк тоже задумывается о самостоятельной работе в этом сегменте. В Сбербанке на запрос "Ъ" не ответили. В Альфа-банке "Ъ" пояснили, что, учитывая невысокую маржинальность бизнеса, конъюнктуру рынка, необходимые инвестиции в развитие и поддержку системы бронирования, работа со сторонними ОТА выгоднее.

По словам Игоря Константинова, рынок ОТА уже поделен между игроками, которые стремятся найти источники дохода в продаже внеавиационных продуктов. Серьезные новые игроки не появлялись давно - инвесторы не видят в этом смысла из-за высокой конкуренции, низкой рентабельности и небольших возможностей для дифференциации, добавляет гендиректор Ozon.travel Михаил Осин. Доходность бизнеса по продаже авиабилетов директор "Связной трэвел" Андрей Осинцев оценивает в 1-3%. Но получение прибыли от продажи билетов может быть не целью Тинькофф-банка. Старший аналитик "Атона" Михаил Ганелин считает это хорошим каналом привлечения новых клиентов, за которых банки сейчас активно борются. Кроме того, продукт повысит интерес к брендовым картам, добавляет он.

<https://www.kommersant.ru/doc/3975523>

КОММЕРСАНТЪ; НАДЕЖДА КРАСНУШКИНА; 2019.05.22; ЭЛЕКТРОННЫМ ЧИНОВНИКАМ НУЖЕН ЛИДЕР; ОЭСР ОЦЕНИЛА ПЛЮСЫ И МИНУСЫ ЦИФРОВИЗАЦИИ ПРАВИТЕЛЬСТВ

Цифровая трансформация правительств дала им возможность изменить механизмы своей работы для улучшения качества услуг и повышения уровня доверия в обществе, отмечается в рабочем докладе Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР). В то же время уровень ожиданий общества, привыкающего к преимуществам цифровых инструментов в обычной жизни, возрастает, а возникающие киберугрозы меняют представления о безопасности, отмечают эксперты организации.

Цифровая культура, новые технологии и «власть данных» меняют способы, при помощи которых граждане пользуются госуслугами и существуют в гражданском пространстве, констатируют авторы доклада ОЭСР «Влияние цифрового правительства на благополучие граждан». Цифровизация увеличивает возможности людей взаимодействовать с политическими лидерами и отстаивать свою позицию, а также помогает переносить активизм из виртуального пространства в реальное, создавая при этом и новые вызовы — от дезинформации до онлайн-травли.

При этом новые угрозы цифровой безопасности повышают уязвимость как правительств, так и отдельных граждан. Еще одной чувствительной проблемой становится соблюдение цифровых прав граждан в части защиты частной жизни и этических аспектов использования персональных данных. Само же внедрение цифровых практик и

технологий в работу правительств меняет их подход к проведению госполитики, создавая для них возможность фундаментально переосмыслить свою роль, отмечают в ОЭСР.

Нынешней волне цифровой трансформации власти предшествовал тренд на создание «электронных правительств», начавшийся в 1990-х годах. Тогда правительства разных стран начали активно использовать интернет и цифровые технологии для повышения собственной эффективности. При этом попытка ускоренной цифровизации аналоговых процессов, нехватка внутренних компетенций и желание сократить расходы подтолкнула правительства активно прибегать к услугам частных провайдеров. Долгосрочные контракты закрепили отношения государств с олигополией поставщиков, ограничив внутренние возможности для развития и отделив команды, отвечающие за выработку госполитики, от ее реализации. Одновременно возросли и ожидания общества, привыкшего к преимуществам цифровых инструментов в обычной жизни. В результате правительства вынуждены были двинуться в сторону редизайна самих процессов с целью повышения общественного благополучия и доверия (цифровое правительство).

В новой цифровой реальности властям следует создать внутри себя центр цифрового лидерства, будь это специализированная организация или координационный орган самого правительства, полагают в ОЭСР. Его задачей должен стать отбор лучших практик и формирование общего понимания — чтобы разговор шел не о том, какую технологию применить в рамках реализации той или иной меры, а как цифровые технологии и данные будут трансформировать саму эту меру на уровне концепции. Кроме того, цифровые правительства должны базироваться на трех принципах — ответственность, защита и надежность, отмечают эксперты ОЭСР. Под ответственностью при этом понимается активное привлечение граждан в процесс выработки и осуществления госполитики. Под защитой — защита общества от внешних угроз и обеспечение надежности сервисов, а также регулирование инноваций в соответствии с их возможным влиянием на общество, без предоставления приоритета конкретным технологиям. Наконец, под надежностью имеется в виду соблюдение баланса между защитными функциями и открытостью, способствующее росту доверия общества к правительствам, создание надежных и качественных сервисов, а также общее повышение прозрачности.

<https://www.kommersant.ru/doc/3976178>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСАНДРА ВОЗДВИЖЕНСКАЯ; 2019.05.21; КОЗАК НАЗВАЛ ПРЕЖДЕВРЕМЕННОЙ ТРЕВОГУ О РОСТЕ ЦЕН НА БЕНЗИН

Бить тревогу о росте биржевых цен на моторное топливо в России еще рано. Пока ситуация стабильна, а темпы роста биржевых цен вписываются в ожидания. Такое мнение выразил журналистам вице-премьер РФ Дмитрий Козак, комментируя обращение к нему двух союзов независимых трейдеров.

"Мы мониторим ситуацию на рынке. Биржевые цены, как и ожидалось, немножко поднялись в связи с тем, что и мировые цены на моторное топливо немного поднялись. Но это преждевременная тревога: тот уровень биржевых цен, который есть сегодня, обеспечивает достаточную маржинальность для розничного сегмента, и оснований для такой тревоги нет", - приводит слова Козака РИА Новости.

Ранее стало известно, что Российский топливный союз (РТС) направил Дмитрию Козаку письмо с просьбой предпринять меры, которые бы не допустили повторение прошлогодней ситуации, когда вслед за лавинообразным ростом оптовых цен произошел рост в мелкооптовом и розничном сегментах. Позднее выяснилось, что письмо со схожими опасениями было направлено вице-премьеру и от Независимого топливного союза (НТС).

За последний месяц биржевая цена тонны Аи-92 на Европейской части России выросла на четверть. Розничные цены пока не отреагировали на это. До 30 июня включительно действует соглашение между правительством и нефтекомпаниями о сдерживании цен в мелкооптовом сегменте и в рознице. Так, на сетевых АЗС рост стоимости не может ежемесячно превышать уровень инфляции.

<https://rg.ru/2019/05/21/kozak-nazval-prezhdevremennoj-trevogu-o-roste-cen-na-benzin.html>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/05/21/rossijskij-toplivnyj-soiuz-obratilsia-v-pravitelstvo-iz-za-rosta-cen.html>

<https://rg.ru/2019/05/21/pochemu-benzin-snova-dorozhaet.html>

КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.05.22; НА МАШИНЫ-ДВОЙНИКИ НАВОДЯТ ФОКУС; ГИБДД ЗАПУСКАЕТ СИСТЕМУ ПО РОЗЫСКУ АВТОМОБИЛЕЙ С ОДИНАКОВЫМИ НОМЕРАМИ

Автомобили-двойники с поддельными номерами будут выявлять в онлайн-режиме с помощью новой информационной системы. В ГИБДД обещают запустить ее уже в 2020 году в «полном объеме», нарушителей будут лишать прав на срок до года. По сведениям “Ъ”, система уже работает в ряде регионов, включая Москву, Московскую, Ульяновскую, Ростовскую области, но для задержания водителей-нарушителей не всегда хватает сотрудников.

О том, что к началу 2020 года в России может быть запущена система по выявлению машин-двойников, рассказал начальник ГИБДД России Михаил Черников. «Сейчас есть ситуации, когда правонарушители знают, что в Москве, допустим, есть машина определенной марки с определенным номером,— сообщил он.— Они находят такую же машину в другом регионе и делают ей аналогичный поддельный номер. В итоге штрафы приходят человеку, который зарегистрировал машину законно и правила не нарушал». Новая система позволит сотрудникам видеть такие машины в онлайн-режиме, пояснил господин Черников. Напомним, за управление транспортным средством с поддельными знаками предусмотрено лишение прав на срок до одного года (ч. 4 ст. 12.2 КоАП).

По словам Михаила Черникова, база данных, позволяющая выявлять подобные случаи, уже существует, но она должна заработать «в полную силу». По данным “Ъ”, для этого необходимо внедрить единое программное обеспечение для центров автоматической фиксации административных правонарушений (ЦАФАП) — региональных подразделений ГИБДД, которые выносят штрафы с камер. До недавних пор каждый центр использовал собственный «софт», что не позволяло ЦАФАПам обмениваться данными.

Уже принято решение о том, что центры будут переведены на единое ПО, аналогичное тому, что уже применяется в Москве, где действует одна из самых масштабных систем фиксации нарушений в стране (более 1,5 тыс. камер). Единый «софт» для ЦАФАПов уже применяется ГИБДД Москвы, Московской, Ростовской, Ульяновской, Тюменской, Оренбургской областей, Камчатки. Одна из его функций — автоматическое выявление машин-двойников по определенному алгоритму и передача сигнала о необходимости проверки в полицию. По данным “Ъ”, система уже позволила выявить подобный случай в Ростове, где после введения единого «софта» обнаружилась машина-двойник на номерах серии АМР.

«Однако выявления автомобиля с подложными номерами недостаточно — нужно объявить план “Перехват”, остановить машину, а водителя задержать»,— пояснил источник “Ъ”, знакомый с ситуацией.— Людей у полиции на это не хватает, штат ГИБДД недавно сократили».

Столичная система фиксации нарушений, отметим, позволяет по камерам отслеживать маршрут передвижения любой машины и давать ориентировку для полиции.

Машины-двойники создают большие проблемы для законопослушных автовладельцев, отметил эксперт по дорожным камерам Григорий Шухман, поскольку нарушает двойник, а разбираться со штрафами и другими проблемами приходится другому гражданину. «Если двойник нарушил в другом регионе, процесс осложняется заочным общением с ЦАФАПом и необходимостью использовать почту для направления жалоб и копий документов. Съездить самому выходит дороже, чем заплатить штраф»,— пояснил он. Алгоритм выявления машин-двойников можно привязать, например, к расстоянию: если машина появилась в течение суток в двух городах, между которыми расстояние 1 тыс. км и более, то это уже должно вызвать подозрение, считает эксперт по безопасности движения, юрист Катерина Соловьева.

Как это будет работать в черте одного города — вопрос,— сказала госпожа Соловьева.— Да и потом, если система обнаружила машины с одинаковыми ГРЗ, моделью, цветом, как определить, какая из них оригинал, а какая двойник? Кого останавливать? Но с учетом того, что это явление не массовое, серьезных проблем возникнуть не должно, сотрудников полиции достаточно».

Поиск машин-двойников с помощью системы фотовидеофиксации может быть серьезно затруднен зимой, когда номера грязные, сообщила глава Союза производителей государственных регистрационных знаков транспортных средств (объединяет 26 компаний) Людмила Шерстнева. «Гораздо эффективнее контроль, когда применяются номера с встроенными RFID радиометками, у которых зона считывания составляет 21 метр,— отметила она.— Сигнал передается даже в том случае, если номер снят и лежит в багажнике. Подделать их практически невозможно, сделать несанкционированно дубликат — тоже». По ее словам, в 2013 году в Казани проводился эксперимент, который показал, что средний процент считывания стандартных номеров — 46%, номеров с RFID — 96%. При производстве крупными партиями такие номера немного дороже — 600 руб. за комплект из двух ГРЗ вместо 500 руб. за комплект без чипов, сообщила госпожа Шерстнева. Отметим, что **премьер Дмитрий Медведев** еще в 2013 году поручал МВД, Минкомсвязи и Минпромторгу разработать технологию по использованию в автономерах с RFID-чипами, но до реализации за минувшие шесть лет дело так и не дошло.

<https://www.kommersant.ru/doc/3975855?id1354195>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/05/21/vseh-dorozhnyh-policejskih-pereodenut-v-bolee-udobnuiu-formu.html>

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.05.22; ЗАКАТАЮТ В СТАНДАРТ: АСФАЛЬТ ЗАЩИТЯТ ОТ ШИПОВАННЫХ ШИН; В РОССИИ ХОТЯТ ИЗМЕНИТЬ ТЕХНОЛОГИЮ ТЕСТИРОВАНИЯ ДОРОЖНОГО ПОКРЫТИЯ

Росавтодор начал разработку предварительного национального стандарта, который позволит повысить устойчивость трасс к воздействию шипованной резины, сообщили «Известиям» в агентстве. По экспертным оценкам, зимой, когда автомобилисты используют покрышки с шипами, асфальтовое покрытие портится вдвое быстрее, чем летом. При этом российский бюджет теряет ежегодно до 220 млрд рублей. По словам экспертов, чтобы сохранить дороги, необходимо также ужесточать требования к качеству зимней резины и ограничивать скорость движения машин.

По скандинавскому образцу

В России планируется разработать новый ГОСТ для асфальтобетонных покрытий. Его применение повысит устойчивость дорог при использовании автомобилистами шипованной резины. Разработка предварительного национального стандарта (ПНСТ), который будут тестировать в течение нескольких лет, начнется уже в 2019 году. Об этом говорится в материалах к заседанию проектного комитета нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги» под председательством вице-преьера Максима Акимова, прошедшему в конце марта 2019 года (документ есть у «Известий»).

В материалах отмечается, что в стране актуальна проблема негативного влияния шипованных шин на состояние дорог. Использование автомобилистами зимней резины приводит к так называемому истиранию каменной породы в составе покрытия. Нормы, действующие с 2014 года, предусматривают использование метода микро-Деваль при тестировании составов асфальтобетонных смесей. В то же время в странах Северной Европы, где эта проблема также актуальна, используется иной метод испытаний — Nordic test, говорится в документе.

В обоих случаях применяется так называемая шаровая мельница: в небольшой барабан загружаются образцы породы, стальные шарики и вода. Барабан вращается, имитируя воздействие на щебень стальных шипов, после чего измеряется объем сохранившейся породы.

Ключевая разница между двумя методами заключается в интенсивности воздействия на щебень, пояснил «Известиям» гендиректор НИИ транспортно-строительного комплекса

(ТСК) Евгений Симчук. В первом случае применяется гладкий цилиндр, во втором — оборудованный специальными выступами (полками). Также во втором случае загружается больше породы и самих шариков. Поэтому, по словам Евгения Симчука, порода подвергается более сильному воздействию.

Специалисты сопоставят результаты по обоим методам с «последующей оценкой истирания каменного материала в составе асфальтобетона». По итогам эксперимента будет разработан ПНСТ на основе европейского метода Nordic test.

В **Росавтодоре** подтвердили «Известиям», что работа над новым стандартом начата и включена в ведомственный план по НИОКР.

Стандарт на основе Nordic test, по словам представителя **Росавтодора**, позволит на стадии разработки состава дорожного покрытия выбирать тот каменный материал, который будет максимально сопротивляться воздействию шипованной резины, тем самым повышая долговечность покрытий.— Необходимо отметить, что старый стандарт не является устаревшим и плохим — это просто другой метод оценки, — подчеркнул представитель **Росавтодора**.

Неочевидные выгоды

По данным **Российского университета транспорта (МИИТ)**, зимой, когда автомобилисты массово используют шипованную резину, износ дорожного покрытия приблизительно вдвое выше, чем летом.

— Аналогичные результаты получены в скандинавских странах, — рассказал «Известиям» завкафедрой «Автомобильные дороги, аэродромы, основания и фундаменты» **Российского университета транспорта Николай Лушников**.

Однако оба стандарта — действующий и разрабатываемый, по его словам, похожи. Но ни один из них, по мнению Николая Лушникова, не позволяет достоверно определить износ дорожного покрытия — это косвенные методы оценки и их результаты нужно сравнивать с итогами натурных испытаний асфальтобетона при использовании реальных шипованных шин.

— Поэтому мы высказывали мнение, что дублирующий стандарт не нужен, — резюмировал Николай Лушников.

СПРАВКА «ИЗВЕСТИЙ»

В июне, июле и августе, согласно положениям регламента Таможенного союза, в России разрешается использовать только летние шины. В зимние месяцы — декабре, январе и феврале — только специальную зимнюю резину (шипованную или «липучки»).

— В европейских нормах для оценки качества асфальтобетона используются 19 различных методов, включая применяемый в России микро-Деваль. В Финляндии, наоборот, применяется Nordic test. Поэтому нет универсального ответа на вопрос, какой из них лучше, — отметил глава ассоциации «Росасфальт» Николай Быстров.

Эксперт подчеркнул, что в разных странах различается не только климат, но и правила для автомобилистов. К примеру, в Германии шипованная резина вообще запрещена.

— То есть опробовать новые методы — это логичный подход для оценки эффективности. И в дальнейшем он может применяться для обновления ГОСТов, — добавил Николай Быстров.

Однако для того, чтобы сравнить, как будут вести себя разные дорожные покрытия в реальных условиях, нужно минимум несколько лет.

В Росстандарте «Известиям» пояснили, что «апробация» ПНСТ обычно проходит от одного до трех лет. По результатам он может стать национальным стандартом (ГОСТ Р) либо отправиться на доработку.

По информации Николая Лушникова, ежегодный ущерб дорогам от применения шипованной резины можно оценить в сумму до 220 млрд рублей, только в Москве это около 19 млрд рублей.

Ранее эксперт заявлял: чтобы уменьшить износ дорожного покрытия, необходимо снизить максимальную скорость движения автомобилей в зимний период до 70–80 км/ч.

Но, как он сказал «Известиям», чтобы автомобили на шипованной резине не разрушали дороги, эффективнее ужесточать требования к качеству покрышек (жесткости шины,

числу, массе шипов и силе давления на покрытие), срокам их применения. Кроме того, необходимо работать над повышением качества дорожного покрытия. Такими способами за рубежом за пять лет смогли снизить износ в 2–2,5 раза.

<https://iz.ru/879867/aleksandr-volobuev/zakataiut-v-standart-asfalt-zashchitiat-ot-shipovannykh-shin>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2019.05.21; ОСТОРОЖНО, РЕБЕНОК ЗА РУЛЕМ; КОЛИЧЕСТВО АВАРИЙ С ДЕТЬМИ РАСТЕТ

За четыре месяца этого года выросло число аварий, в которых пострадали дети. Об этом говорит статистика Госавтоинспекции.

Всего таких ДТП произошло 4744. Рост не очень большой - всего на пять процентов по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. А количество погибших в этих авариях детей снизилось более чем на 7 процентов. Всего погибло 119 детей. Но, как показывает анализ аварийности, виноваты в происшествиях с детьми в большинстве случаев взрослые.

Судите сами, более чем на 6 процентов увеличилось количество аварий с детьми-пассажирами. При этом выросло количество ДТП, в которых дети не были пристегнуты в автомобиле или не использовалось детское кресло. В этих авариях погибло 14 детей, что более чем на четверть больше, чем годом ранее.

Более чем на 60 процентов увеличилось количество аварий с детьми-велосипедистами. Всего их произошло 186. В них погибло три ребенка. В этом тоже вина взрослых, которые не объяснили своим детям, как управлять двухколесным транспортом по правилам.

В ГИБДД напомнили, что до 14 лет выезжать на проезжую часть детям запрещено. А пересекать дорогу по пешеходному переходу можно не верхом на велике, а только спешившись. Ведь скорость у велосипеда высокая, водитель просто может не успеть заметить лихо вырвавшегося на дорогу велосипедиста.

Также более чем на 60 процентов выросло количество аварий по вине детей-водителей. То есть тех, кто управлял автомобилями, мотоциклами и мопедами. Напомним, что управлять автомобилем и мотоциклами можно только с 18 лет, имея водительское удостоверение. А мопедами и легкими мотоциклами - с 16 лет, также получив права. Но ведь кто-то доверяет своим детям управлять этой опасной техникой. В итоге буквально на днях ребенок не справился с управлением автомобилем, который ему по дурости доверили взрослые, и улетел в кювет. В результате погиб его пассажир, также несовершеннолетний.

Еще одна проблема - это так называемые заказные перевозки. Как сообщил заместитель начальника Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России Олег Понарьин, нужно разобраться с законностью перевозок детей на дальние расстояния. Родители или школа самостоятельно заказывают перевозку и не всегда проверяют, что водитель легальный, не лишен права управления, пассажиры застрахованы, а режим труда и отдыха водителей соблюдается. При этом многие родители в надежде сэкономить отправляют детей автобусами за 500-1000 км.

При этом доказать нелегальность такой перевозки сложно.

- Особенно трудно это сделать, когда существует сговор между потребителем и поставщиком услуг, - заявил Олег Понарьин.

В то же время, как показывает статистика, дети более ответственны на дорогах, чем взрослые. Количество аварий по их собственной неосторожности регулярно сокращается.

Чтобы призвать взрослых более ответственно относиться к детям, вчера прошла всероссийская акция "Живой хештег". Более 5 тысячи детей из 22 регионов приняли в ней участие. В каждом регионе дети выстраивались в форме одной буквы. В итоге за чуть более чем три часа им удалось написать "живой" хештег "#Сохраните детские жизни". В штабе акции присутствовали представители Книги рекордов России. Они и зафиксировали этот своеобразный рекорд.

По мнению Олега Понарьина, такие акции безусловно привлекают внимание детей. Ведь речь идет об установлении рекорда. К тому же детям всегда интересно участвовать во всем современном. Например в написании хештега.

<https://rg.ru/2019/05/21/v-2019-godu-vyroslo-chislo-avarij-v-kotoryh-postradali-deti.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.05.21; РОССИЙСКИЕ ДОРОГИ С 2021 ГОДА НАЧНУТ МОНИТОРИТЬ ДРОНАМИ

Система мониторинга состояния дорог в режиме реального времени должна появиться в России в 2021 году, сообщили РИА Новости в пресс-службе рабочей группы Национальной технологической инициативы (НТИ) "Автонет".

Согласно проекту, информация будет собираться из различных источников, в рамках мониторинга будет проверяться наличие физических повреждений дорог - выбоины или ямы, а также степень их загрязнения.

"Предполагается, что проект будет запущен в 2021 году. Информация будет собираться из различных источников: как от специальных видеосистем мониторинга, установленных на муниципальном транспорте, от специальных датчиков, установленных вдоль дорог, со снимков с дронов, так и с видеорегистраторов граждан, согласившихся передавать или продавать видеопоток в облако для последующего анализа", - рассказал собеседник агентства.

Собранная информация будет автоматически анализироваться искусственным интеллектом и передаваться в информационные сводки губернаторов и в компании, отвечающие за дорожное полотно и уборку дорог.

"Одна из задач разработки - повысить качество жизни граждан, производить ремонт и уборку дорог, когда это необходимо, а не по расписанию", - отметили в НТИ "Автонет".

<https://ria.ru/20190521/1553655392.html>

ТАСС; 2019.05.21; КОМИТЕТ ГОСДУМЫ ВЫНЕС НА 28 МАЯ ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ УЖЕСТОЧЕНИИ НАКАЗАНИЯ ЗА "ПЬЯНЫЕ" ДТП

Профильный комитет Госдумы по госстроительству и законодательству на заседании во вторник рекомендовал принять во втором, основном чтении проект закона об ужесточении уголовной ответственности за дорожно-транспортные происшествия (ДТП) в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, в результате которых пострадали или погибли люди. Вопрос предложено вынести на рассмотрение нижней палаты 28 мая.

"Выносим на 28 мая", - объявил глава комитета Павел Крашенинников. К редакции второго чтения были рекомендованы две поправки, "не влияющие на суть законопроекта", добавил он.

Авторами концепции законопроекта выступили представители всех фракций Госдумы. Они предложили внести поправки в части 2, 4 и 6 статьи 264 УК РФ ("Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств"). Как пояснил глава комитета Госдумы по безопасности и противодействию коррупции Василий Пискарев, выступивший одним из авторов законопроекта, ответственность в случае причинения тяжкого вреда здоровью предлагается увеличить с четырех лет до трех-семи лет лишения свободы, при гибели человека - с двух-семи лет до 5-12 лет, в случае смерти двух или более лиц - с четырех-девяти лет до 8-15 лет лишения свободы. Одновременно поправками в статью 263 УК РФ предусматривается ужесточение санкций за совершение аналогичных преступлений на железнодорожном, воздушном, морском, внутреннем водном транспорте и в метрополитене.

Фактически, по словам Пискарева, новыми нормами наказание за "пьяные" ДТП приравнивается к наказанию за умышленное убийство.

<https://tass.ru/obschestvo/6452510>

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.05.21; ОКОЛО 6 ТЫС. ТАКСИСТОВ БЕЗ ЛИЦЕНЗИИ ВЫЯВИЛИ В РФ В ХОДЕ МОНИТОРИНГА "ЕДИНОЙ РОССИИ"

Около 6 тыс. работающих без лицензии таксистов было выявлено в РФ в ходе мониторинга "Единой России". Об этом сообщила пресс-служба партии.

"Мониторинг, проведенный "Единой Россией", показал, что из 11 тыс. проверенных автомобилей такси почти 6 тыс. не имеют лицензии на перевозку пассажиров", - говорится в сообщении.

По мнению депутата Госдумы Анны Кувычко, которую цитирует пресс-служба, это крайне тревожный сигнал.

"Около 100 полученных от пассажиров жалоб уже направлены в региональные министерства транспорта и правоохранительные органы, а также в **Ространснадзор** и Роспотребнадзор, по остальным инцидентам ведется работа. Подчеркну, что нарушения есть как у локальных служб такси в малых городах, так и у "гигантов", работающих через приложения. Попутно мы получали информацию о состоянии автомобилей, поведении водителей и некорректности расчетов", - приводятся в сообщении слова парламентария.

Она добавила, что в ближайшее время партпроект "Единой России" "Народный контроль" инициирует обсуждение проблемы с перевозчиками, надзорными органами, владельцами агрегаторов такси и объединениями пассажиров.

<https://www.mskagency.ru/materials/2891100>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИРИНА ОГИЛЬКО; 2019.05.21; В МОСКВЕ ПОСТРОЯТ НЕСКОЛЬКО КАНАТНЫХ ДОРОГ

Канатные дороги столичные власти считают перспективным видом транспорта, одна из них может связать строящуюся станцию метро "Карамышевская" и центр Хруничева. Об этом сообщает департамент инвестиционной и промышленной политики Москвы.

Еще одна канатная дорога может связать строящийся парк "Остров мечты" со станцией метро "Печатники" (или "Кожуховская").

Напомним, что в настоящее время в столице объявлен конкурс на определение концессионера, который построит канатную дорогу между станциями метро "Сходненская" и "Речной вокзал". Линия предполагается длиной 2,3 км, пассажиропоток на ней может составить до 19 тыс. человек в сутки, что позволит разгрузить Замоскворецкую и Таганско-Краснопресненскую линии метро.

Прием заявок на участие в конкурсе продлится до 2 июля. Предполагается, что инвестор не только построит за свой счет канатную дорогу, но и будет эксплуатировать ее в течение 22 лет, затем передаст государству.

<https://rg.ru/2019/05/21/reg-cfo/v-moskve-postroiat-neskolko-kanatnyh-dorog.html>

ТАСС; 2019.05.21; ОБЪЯВЛЕН КОНКУРС НА ОПРЕДЕЛЕНИЕ КОНЦЕССИОНЕРА КАНАТНОЙ ДОРОГИ ОТ "СХОДНЕНСКОЙ" В МОСКВЕ

Власти Москвы объявили конкурс на определение концессионера, который построит канатную дорогу между станциями метро "Сходненская" и "Речной вокзал". Прием заявок на участие в конкурсе продлится до 2 июля, сообщила во вторник пресс-служба столичного Департамента инвестиционной и промышленной политики.

"Уже начата предварительная проработка градостроительной документации для нового транспортного объекта. В марте этого года на официальном сайте РФ для размещения информации о проведении торгов был опубликован проект концессионного соглашения. В итоге пять инвесторов, включая иностранных, выразили намерение участвовать в конкурсе", - цитирует пресс-служба заммэра Москвы Владимира Ефимова.

В сообщении уточняется, что потенциальные инвесторы для возведения объекта должны соответствовать ряду требований, среди которых наличие финансовых ресурсов (собственных или заемных) и опыт создания, эксплуатации канатных дорог или реализации государственно-частных проектов в транспортной сфере.

"Объем инвестиций в строительство новой канатной дороги составит порядка 3,16 млрд рублей. Проект концессионного соглашения не предполагает бюджетных затрат ни на стадии строительства, ни в процессе эксплуатации объекта. После запуска он будет принадлежать городу на праве собственности. Срок концессии составит 25 лет, из которых около 2,5 лет займет строительство", - цитирует пресс-служба руководителя департамента Александра Прохорова.

Ранее сообщалось, что заявки на участие в конкурсе подали ООО "Старый город" (дочерняя компания инициатора концессии - немецкой строительной фирмы BPS International в партнерстве с австрийским производителем канатных дорог Doppelmayr), ООО "Национальные канатные дороги" (дочерняя компания французского производителя канатных дорог Poma), ООО "Московские канатные дороги" (в партнерстве со швейцарским производителем канатных дорог Bartholet), ООО "Развитие канатных дорог" (Санкт-Петербург) и ООО "Профлогистиксервис" (Москва).

О второй канатной дороге в Москве

Вторая в Москве планируемая канатная дорога длиной 2,3 км соединит соседние районы - Левобережный, Северное и Южное Тушино, разделенные Химкинским водохранилищем, сократив время в пути для пассажиров общественного транспорта в пять-шесть раз - с 45 до 7-10 минут. Новая конструкция будет интегрирована в городскую транспортную сеть, оплатить проезд можно будет картой "Тройка". Стоимость одной поездки не превысит 55 рублей, что соответствует действующему тарифу в метро.

Первая канатная дорога в Москве открылась 27 ноября 2018 года. Маршрут проходит над Москвой-рекой и связывает смотровую площадку на улице Косыгина со стадионом "Лужники". Общая протяженность линии превышает 700 метров. Подъемник может перевозить 1,6 тыс. пассажиров в час. На канатной дороге три станции: на улице Косыгина, на Воробьевской и Лужнецкой набережных. Благодаря подъемнику от Воробьевых гор до стадиона "Лужники" можно добраться за 5 минут.

ТАСС; 2019.05.21; ПЕРЕНАСТРОЙКА СВЕТОФОРОВ УСКОРИЛА ПРОХОЖДЕНИЕ МАРШРУТОВ ТРАМВАЯМИ НА ЮГЕ МОСКВЫ НА 40%

Время прохождения трамваями маршрутов ? 1, 3, 16, 49 на юге Москвы сократилось на 40% благодаря перенастройке светофоров на Чертановской улице и Варшавском шоссе и обособлению путей. Об этом ТАСС сообщил во вторник заммэра столицы Максим Ликсутов.

"Трамваи на юге Москвы поехали на 40% быстрее по сравнению с 2017 годом. Это стало возможным благодаря перенастройке светофоров на Чертановской улице и Варшавском шоссе в 2018-2019 гг. и обособлению путей. Работу светофоров настроили таким образом, чтобы трамваи не задерживались на перекрестках. Ежедневно трамваи на маршрутах ? 1, 3, 16, 49 перевозят почти 60 тыс. пассажиров", - сказал собеседник агентства.

Ликсутов добавил, что интервалы движения трамваев ? 16 уменьшились до 12 минут в часы пик, а жители районов Чертаново, Зюзино и Нагорный стали экономить в пути до станции Московского центрального кольца Верхние Котлы около 30 минут.

Технологию обособления трамвайных путей применяют в Москве с 2015 года. В рамках программы пути переносят с проезжей части или устанавливают вдоль них ограждения.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НИКОЛАЙ ГРИЩЕНКО; 2019.05.21; ВЫЕХАТЬ ИЗ ДОМА; РОДИТЕЛЯМ ДЕТЕЙ-ИНВАЛИДОВ НЕ НУЖНО ПЛАТИТЬ ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ

В Астраханской области родителей детей-инвалидов и людей с ограниченными возможностями освободили от уплаты транспортного налога. Соответствующие изменения в региональном законодательстве единогласно утвердили депутаты областного парламента.

Эта мера позволит решить проблемы с транспортировкой детей-инвалидов и колясочников, которых в Астраханской области проживает более четырех тысяч. Инициатором внесения поправок в закон выступил врио главы области Сергей Морозов. Он предложил освободить от уплаты транспортного налога одного из родителей детей-инвалидов. Вслед за этим к главе региона обратились инвалиды, которые пользуются автомобилями с ручным тормозом.

- Для людей с ограниченными возможностями здоровья свой автомобиль - иногда единственная возможность передвигаться по городу без посторонней помощи. При этом

среди них есть очень активные люди, которые работают, участвуют в общественной жизни и занимаются спортом. Это достойно уважения, - заявил Сергей Морозов.

Мера соцподдержки также распространяется и на людей с ограниченными возможностями здоровья, на которых зарегистрирован автомобиль. Льгота распространяется на одну машину с мощностью двигателя до 150 лошадиных сил.

<https://rg.ru/2019/05/21/reg-ufo/v-astrahanskoj-oblasti-roditelej-detej-invalidov-osvobodili-ot-transportnogo-naloga.html>

ТАСС; 2019.05.21; РЖД СОХРАНЯТ ОБЪЕМЫ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

Российские железные дороги (РЖД) намерены сохранить объемы пассажирских перевозок на Дальнем Востоке. Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе холдинга.

"Железнодорожные перевозчики в дальнем и пригородном сообщении выполняют важную социальную функцию по обеспечению мобильности населения и транспортной доступности, что особенно актуально в регионах Дальнего Востока, где авиасообщение имеется только между крупными городами", - отметили в пресс-службе.

Ранее РБК со ссылкой на источники сообщил, что Минфин предложил РЖД совместно с авиакомпаниями проработать вопрос оптимизации пассажирских перевозок по Байкало-Амурской (БАМ) и Транссибирской магистралям (Транссиб). Такая мера предлагается для того, чтобы частично заменить железнодорожные перевозки на авиационные. По данным Минфина, проект оптимизации поможет привлечь авиакомпаниям дополнительный пассажиропоток, а РЖД - увеличить объем грузовых перевозок на восток, утверждает в публикации.

По данным издания, такое предложение прозвучало в рамках рабочей группы по стабилизации цен на авиатопливо. Минфин также предложил авиакомпаниям сократить флот, чтобы повысить операционную рентабельность.

В феврале этого года **вице-премьеры Максим Акимов** и Дмитрий Козак поручили создать рабочую группу по мерам дополнительной поддержки и стабилизации рынка авиаперевозок. В группу вошли представители **Минтранса**, ФАС, Минэкономразвития, Минфина, Минэнерго и Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта.

В прошлом году авиакомпании заявили о резком росте стоимости авиакеросина, в связи с чем **Минтранс** предложил компенсировать им часть убытков. Так, в 2018 году возросшие затраты авиаперевозчиков предлагалось возместить через единоразовую компенсацию в 22,5 млрд рублей, а с 2019 года - через увеличение объема возмещения по акцизам.

<https://tass.ru/ekonomika/6455033>

РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2019.05.21; МИНФИН ПРЕДЛОЖИЛ СОКРАТИТЬ ЧИСЛО ПАССАЖИРСКИХ ПОЕЗДОВ НА БАМЕ И ТРАНССИБЕ

Минфин предложил сократить число пассажирских поездов, следующих по БАМу и Транссибу. Это увеличит загрузку авиакомпаний и сократит издержки РЖД, считают в ведомстве. В РЖД намерены сохранить перевозки

Что предлагает Минфин

Минфин предложил авиакомпаниям совместно с компанией "Российские железные дороги" (РЖД) проработать вопрос оптимизации пассажирских перевозок по маршрутам железнодорожного транспорта, проходящим по Байкало-Амурской и Транссибирской магистралям ("Восточный полигон"). Предложение ведомства, по словам источников РБК, состоит в частичной замене железнодорожных перевозок на ряде перегруженных участков БАМа и Транссиба на авиацию.

Это предложение обсуждалось в рамках рабочей группы по стабилизации цен на авиатопливо, сформированной по поручению вице-премьеров Максима **Акимова** и Дмитрия Козака, рассказал РБК один из участников заседания и подтвердил источник в крупной авиакомпании.

По данным Минфина, проект оптимизации поможет привлечь авиакомпаниям дополнительный пассажиропоток, а РЖД - увеличить объем грузовых перевозок на

восток. "Одним из аргументов стало то, что важно "расчистить пространство", поскольку пассажирским поездам предоставляется приоритет, а они не заполнены полностью. В результате у РЖД невысокая рентабельность, а у грузоотправителей снижается скорость доставки их товаров", - сказал собеседник РБК. Он добавил, что обсуждение еще предметно не проводилось, а идея "крайне трудоемка" для реализации.

Рабочая группа была создана после 12 февраля, когда правительство отказалось компенсировать авиакомпаниям дополнительные расходы из-за возросших цен на авиатопливо (в размере 22,5 млрд руб.). Тогда источник РБК, близкий к одному из участников совещания, отмечал, что перевозчики должны найти способы сократить издержки. После этого Минфин предложил свои варианты сокращения издержек авиакомпаний - они были направлены в правительство 19 марта, рассказал один из источников РБК.

Минфин не ответил на момент публикации на запрос РБК. РБК направил запросы в авиакомпании "Аэрофлот", S7 и Utair.

В августе прошлого года президент Владимир Путин на совещании комиссии по ТЭК сообщил, что за 2017 год российские компании экспортировали более 190 млн т угля. "Текущая конъюнктура дает возможность расширить присутствие России на мировом угольном рынке, укрепить свои позиции и нарастить нашу долю", - говорил президент. Для этого нужно улучшать логистику, и прежде всего - пропускную способность БАМа и Транссиба.

Тогда же министр энергетики Александр Новак заявил, что Россия нарастит добычу угля к 2025 году почти в два раза. Гендиректор РЖД Олег Белозеров на совещании заявлял, что расширение мощностей БАМа и Транссиба к 2025 году позволит увеличить перевозку угля до 195 млн т в год. Инвестиции в расширение "Восточного полигона" глава РЖД оценивал почти в 700 млрд руб.

Как решить эту задачу

"Железнодорожные перевозчики в дальнем и пригородном сообщении выполняют важную социальную функцию по обеспечению мобильности населения и транспортной доступности, что особенно актуально в регионах Дальнего Востока, где авиасообщение имеется только между крупными городами", - сообщили РБК в пресс-службе РЖД. Монополия намерена сохранить объемы социально значимых перевозок на дальневосточных направлениях.

"Из имиджевых соображений РЖД не откажутся от пассажирского сообщения ни на одном из участков, от фирменных поездов Москва - Владивосток", - сказал РБК председатель Союза пассажиров России Кирилл Янков. По его словам, пересадка пассажиров с поездов на самолеты труднореализуема, в том числе из-за стоимости билетов и большого спроса и труднодоступности аэропортов в отдельных районах. "Существует множество населенных пунктов, где может проехать только поезд. На маршруте Чита - Благовещенск нет ни одного аэропорта", - отметил Янков. В 2016 году его организация уже обсуждала варианты оптимизации пассажирских перевозок на "Восточном полигоне", предложив сокращение частоты следования поездов и увеличение в них числа вагонов, но эта идея "осталась на уровне обсуждений".

По данным РЖД, в 2018 году на "Восточном полигоне" было перевезено 25,7 млн пассажиров (всеми перевозчиками со всех станций), в том числе в дальнем сообщении - 8,4 млн пассажиров, в пригородном сообщении - 17,3 млн пассажиров. Инфраструктура БАМа и Транссиба находится в управлении трех филиалов РЖД - Восточно-Сибирской, Забайкальской и Дальневосточной железных дорог.

"Сложно представить предприятие, которое сможет решить эту задачу. Вопрос очень многосоставный: нужно нарастить парк, определить типы воздушных судов, проработать маршрутную сеть, оценить аэропортовую инфраструктуру", - сказал в разговоре с РБК заместитель исполнительного директора Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта Борис Шокуров.

При этом средняя цена полета между Сибирью и Дальним Востоком составит не менее 8 тыс. руб., заявил РБК председатель Общероссийского объединения пассажиров Илья

Зотов. "Объем рынка продажи билетов по дальневосточным и сибирским направлениям может превысить 100 млрд руб., и это с 20 рейсами на Дальний Восток в неделю. Но в реальности цифры могут быть значительно меньше, и стоит переформатировать работу железнодорожного перевозчика, чтобы данные перевозки были рентабельны", - сказал эксперт. Он отметил, что авиакомпании смогут заработать от объема проданных билетов лишь 3%, то есть 3 млрд руб.

<https://www.rbc.ru/society/21/05/2019/5ce2c42f9a794737a1105bbf>

ПРАЙМ; 2019.05.21; КОМПАНИИ РФ В ЧЕТВЕРГ ЗАПУСТЯТ ТЕСТОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ИЗ ЯПОНИИ В ЕВРОПУ ПО ТРАНССИБУ

Транспортная группа Fesco и холдинг РЖД планируют 23 мая отправить тестовый контейнер для начала перевозок грузов из портов Японии по Транссибирской магистрали в страны Европы, следует из сообщения компаний.

"В рамках совместного проекта запуска регулярного интермодального транзитного сервиса из портов Японии в страны Европы по Транссибирской магистрали TransSiberian LandBridge **ОАО "РЖД"**, АО "РЖД Логистика" и транспортная группа Fesco приглашают вас на церемонию торжественной отправки тестового контейнера по этому маршруту, которая состоится в порту Йокогама", - говорится в сообщении компаний.

Fesco и "РЖД Логистика" в апреле подписали соглашение о создании совместного транзитного сервиса для доставки грузов из стран Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) в Европу через Владивосток по Транссибирской железнодорожной магистрали.

После подписания документов Fesco сообщала, что стороны разработают технологию перевозки грузов из стран АТР, в первую очередь из Японии и Кореи, в страны Европейского союза через Владивостокский морской торговый порт (ВМТП) на основе линейных сервисов Fesco и регулярных контейнерных поездов сторон, а также в обратном направлении по аналогичному маршруту. Fesco заявляла о готовности предоставить свой подвижной состав, контейнеры и возможности собственных терминалов.

Такой сервис, пояснялось в сообщении, позволит значительно снизить сроки перевозки грузов в сравнении с традиционными морскими маршрутами или транзитом через Китай. В качестве грузов, планируемых к доставке в рамках этого сервиса в страны Центральной и Западной Европы, назывались комплектующие для автомобилей, товары народного потребления, а также продукты питания.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.21; FESCO ВМЕСТЕ С РЖД ХОЧЕТ ЗА 20 ДНЕЙ ДОСТАВЛЯТЬ ГРУЗЫ ИЗ ЯПОНИИ В ЕВРОПУ

Транспортная группа Fesco хочет доставлять совместно с РЖД грузы из Японии до Европы за 20 дней, что примерно в два раза сокращает сроки по сравнению с морским путем, сообщил в понедельник РИА Новости глава компании Александр Исурин.

В Токио Исурин участвовал в презентации проекта планируемой 23 мая отправки из Йокогама тестового контейнера для перевозок грузов из Японии по Транссибирской магистрали в страны Европы.

"Этот проект мы делаем совместно с РЖД. Маршрут простой - в данном случае из Японии на судне Fesco груз прибывает во Владивосток, порт, который входит в нашу группу. Дальше он будет погружен на вагон и пойдет по железной дороге до Бреста", - разъяснил Исурин. По его словам, в Бресте на границе произойдет перегрузка на вагон европейских партнеров в Европе и груз будет доставлен до конечной точки во Вроцлав, Польшу.

"Первая перевозка займет не более 25 дней, а в перспективе мы хотим доходить до Европы за 20 дней. Это меньше, чем морской путь на 25 дней", - сказал Исурин.

"Что касается объемов перевозки, то мы когда обсуждали конечную цель с РЖД, то отталкивались от рынка. Рынок отправки Японией в Европу и обратно составляет три миллиона контейнеров в 20-футовом эквиваленте. Наша цель на ближайшие пару лет перевезти через Дальний Восток России 10% от объема всех перевозок Японии, что

составляет 300 тысяч TEU", - сообщил глава Fesco. "Сейчас это достаточно новый маршрут, сейчас клиенты его тестируют, интерес проявляют", - подчеркнул он. Исурин также сообщил, что аналогичная пробная отправка контейнера из Южной Кореи по морю до Владивостока, а затем по Транссибу в Чехию запланирована на 28 мая.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.21; РОСНАНО И "РУСЭНЕРГОСБЫТ" В 2019 Г. НАЧНУТ ПРОИЗВОДСТВО СИСТЕМ НАКОПЛЕНИЯ ЭЛЕКТРОЭНЕРГИИ

Роснано и "Русэнергосбыт" планируют в 2019 году начать производство новых систем накопления электроэнергии емкостью от 1 МВ для крупных промышленных систем, в том числе для **РЖД**, сообщил журналистам президент "Русэнергосбыта" Михаил Андронов в понедельник.

"Мы планируем в этом году начать производство. Первые опытные образцы будут емкостью от 1 МВт и выше. Конкретно мы должны обсудить с потребителями, потому что именно точечное решение, сделанное под заказ клиента, позволяет достичь цели. Нам нужно конкретное решение для конкретного потребителя. В этом году мы переходим к практическому проектированию и производству таких образцов", - сказал он.

АО "Роснано" и ООО "Русэнергосбыт" (дочка Enel S.p.A. и группы ESN) подписали в понедельник соглашение, в рамках которого партнеры будут разрабатывать и продвигать на российском энергетическом рынке системы накопления электроэнергии, в частности аккумуляторные блоки, которые могут быть использованы в системе тягового электроснабжения **Российских железных дорог**. Партнеры намерены использовать опыт итальянской компании Enel по внедрению инновационных энергетических проектов.

Как пояснил в свою очередь заместитель председателя правления ООО "УК "Роснано" Юрий Удадьцов, планируемые к производству накопители электроэнергии предназначены исключительно для промышленных систем. "Мы так же обсуждаем с **РЖД** возможность использования накопителей энергии в электровозах, нам эта идея нравится", - сказал он. По его оценке, рынок накопителей электроэнергии в России к 2025 году увеличится в несколько раз и достигнет 15 млрд рублей.

"Мы всегда хотим выйти в третьи страны, но нам нужно сначала довести продукт до промышленного решения. Перспективу такую мы (по новым накопителям - прим. ТАСС.) просматриваем, но конкретных планов нет. Пилотный проект мы планируем закончить с **РЖД** минимум за год", - добавил Удадьцов.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; СВЕТЛАНА ЦЫГАНКОВА; 2019.05.21; В ПЕТЕРБУРГЕ ЗАЛОЖИЛИ ПЕРВОЕ В РОССИИ БЕЗЭКИПАЖНОЕ СУДНО

На Средне-Невском судостроительном заводе Санкт-Петербурга заложили первое в России маломерное научно-исследовательское судно "Пионер-М" с технологией безэкипажного вождения. Оно может удаляться на расстояние до 50 миль от берега, сообщает пресс-служба предприятия.

Спроектировали судно ученые Севастопольского государственного университета. Оно предназначено для научно-исследовательских работ за счет сменных модульных научных лабораторий контейнерного типа. Лабораториям будут использоваться в океанографических, гидробиологических, гидрохимических, геоморфологических, а также гидроакустических исследованиях и водолазных работах.

Как отметил на торжественной церемонии закладки "Пионера-М" генеральный директор Средне-Невского судостроительного завода Владимир Середохо, это проект науки и промышленности. Предполагается, что "Пионер-М" будет работать в акваториях Черного и Азовского морей.

Строить маломерное судно "Пионер-М" будут на трех предприятиях. Средне-Невский судостроительный завод выполнит работы по формированию композитного корпуса, надстройки сделает крымское предприятие "Судокомполит", а соберут судно на Севморзаводе. Его длина - 25,7 метра, ширина - девять, скорость - 10 узлов.

<https://rg.ru/2019/05/21/reg-szfo/v-peterburge-zalozhili-pervoe-v-rossii-bezekipazhnoe-sudno.html>

РЖД-ПАРТНЕР; НАТАЛЬЯ ГУСАЧЕНКО; 2019.05.20; НАВИГАЦИЯ-2019: ГОТОВНОСТЬ, ПРОБЛЕМЫ, ПРОГНОЗЫ

По данным **Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот)**, общая протяженность внутренних водных путей России (ВВП) на 2019 год составляет 101 578 км. В прошлом году в 8 из 14 из бассейнов ВВП страны были зафиксированы уровни воды ниже проектных значений. В связи с чем на 4 тыс. км водных путей вводились ограничения по осадке судов, что оказало негативное влияние на условия судоходства. Готовы ли ВВП к навигации 2019 года? И какие проблемы стоят перед речниками?

Текущее состояние

Теплая зима в этом году сдвинула сроки открытия навигации. Так, к примеру, речная навигация на Амуре у Хабаровска открылась на несколько дней раньше обычного - 27 апреля. На других направлениях Хабаровского края - по планам 10 мая первые рейсы для жителей Комсомольска

На Алтае, пилотном регионе по переориентации грузов на речной транспорт, и в Обь-Иртышском бассейне навигация открылась 30 апреля. В Приморье - 5 апреля. Для сравнения, в прошлом году - на 10 дней позже.

В Ленском бассейне, в котором грузы преимущественно доставляются водным путем, навигация-2019 открылась 8 мая. В Азово-Донском бассейне и на Волго-Донском судоходном канале транзитная навигация открылась 1 апреля.

Какую навигацию ждут в 2019 году речники? Представители парокходств в 2019 году говорят о том, что общий объем перевозок будет близок к показателям прошлого года, но с большими изменениями внутри номенклатуры.

Управляющий директор АО "Судоходная компания "Волжское парокходство" Юрий Гильц подчеркивает - простых навигаций не бывает. "На навигацию всегда влияет гидрологическая ситуация на внутренних водных путях. Ситуация с наполняемостью интересующих Волжское парокходство Цимлянского и Рыбинского водохранилищ в настоящее время неоднозначна: РусГидро и Гидрометцентр точных прогнозов пока не дают. Сейчас на всем плесе идет активное разрушение льда, началось таяние льда на Онеге и Рыбинском водохранилище", говорит он.

Генеральный директор компании ООО "Пульсар" (предоставляет услуги перевозки) Николай Козаченко пока не спешит давать детальный прогноз. "Навигация находится на начальном этапе. Какой она будет, сказать сложно. Относительно аналогичного периода навигации 2018 года наблюдается некоторый спад объема грузоперевозок. Ограничения по посадке судов, по предварительной информации должны остаться на уровне прошлого года", говорит он.

Риски и прогнозы

Директор логистической компании "Универсальный экспедитор", входящей в состав международного транспортного холдинга "UCL Holding", Алексей Черных пока считает преждевременным давать какую-то оценку характеру навигации 2019. Но он также обращает внимание на метеорологические условия и геополитическую обстановку в целом. Проблемные вопросы, влияющие на навигацию 2019, в данный момент, как он заявляет, отсутствуют. Но при этом уже сейчас он заявляет, что по предварительным прогнозам объем и перечень наименований грузов, перевозимых в навигацию 2019 года, будут соответствовать навигации 2018 года.

Начальник отдела коммерческой эксплуатации флота судоходной компании "Морвенна" Альберт Бердеев, в свою очередь, обращает внимание на ежегодное ужесточение правил и введение новых портовых формальностей, которые касаются приходов-отходов судов, а также на усиление контроля администрации портов за судами. Особенно за теми, что уже "в возрасте" - флот постройки еще 80-ых годов. Вводятся новые требования по защите окружающей среды, условий работы и т.д. Изменений достаточно много, и приходится адаптироваться к ним. Тяжелый бюрократический механизм всегда влияет на скорость работы, говорит он.

Вместе с представителем другой судоходной компании А. Бердяев ожидает хорошую воду в этом году - из-за наполненности Цимлянского водохранилища и наличия воды на Нижнем Дону.

Николай Козаченко добавляет, что по ожиданиям экспортеров, навигация 2019 года должна быть не хуже, чем в 2018 году. Повлиять на нее могут колебания на рынке зерновых культур. "Перевозки речным транспортом на южном направлении во многом зависят от объема вывоза зерна из центральной части страны. Четкой тенденции на рост или падение перевозок речным транспортом не прослеживается", рассуждает он.

Продолжится ли уход грузов с реки?

По словам экспертов, сухогрузный рынок в последнее время стал более оживленным - из-за большого объема зерна. По прогнозам, перевозка его по реке продолжится вплоть до нового урожая.

Альберт Бердеев отмечает, что водный транспорт всегда будет вне конкуренции из-за своей дешевизны. Железные дороги, безусловно, совершенствуются: модернизируются вагоны, прокладываются новые линии и адаптируются для перевозки негабаритов, а также проводятся тестовые перевозки таких грузов.

"Плотность движения на ВВП в других странах значительно выше, и движение сродни автомобильному, а у нас (исключая, разве что Москву) очень свободно, я бы сказал "непаханое поле". Поэтому искренне хочется, чтобы в России развивались водные пути и водная логистика, прорабатывались хорошие осадки, осваивались маленькие реки, стандарты перевозок росли. Конечно, все эти перспективы тесно связаны с экономической ситуацией в стране", говорит он.

Алексей Черных в разговоре о факторах, снижающих конкурентоспособность речного транспорта, называет сезонность. Другие виды транспорта пользуются этим и вводят сезонные скидки, в связи с чем становятся более привлекательными для грузоотправителей. Он отмечает, что в рамках перевозки экспортных грузов выгодно использовать суда типа "река-море". "Уникальными преимуществами доставки грузов судами "река-море" из портов России в порты Европы и в обратном направлении являются, во-первых, экономия за счет отсутствия перевалки при прямой доставке судном "река-море" в сравнении со схемой доставки "ж/д транспорт + морское судно". Во-вторых, возможность доставки грузов из речных портов РФ, где нет железнодорожных станций", говорит директор логистической компании "Универсальный экспедитор".

При этом, по словам Николая Козаченко, при сохранении возможности РЖД проявлять лояльность к грузовладельцам при перевозках, тенденция ухода грузов на железную дорогу может увеличиться.

Юрий Гильц подчеркивает - река теряет грузы не из-за маловодья. "После аномального маловодья 2014-2015 гг. ситуация с уровнем воды нормализовалась в силу природных факторов, а строительство вышеупомянутых гидроузлов резко снижает риски повторения ситуации. Основная причина ухода грузов с реки - изменение структуры грузовой базы и межвидовая конкуренция, которая порой граничит с демпингом. Это явление проявилось, прежде всего, применительно к наливным грузам. Вместе с тем перевозка зерна и щебня по реке растет. Внутренний водный транспорт сохраняет конкурентоспособность в своем традиционном сегменте - перевозка крупнотоннажных грузов на большие расстояния".

Развитие береговой инфраструктуры

В основном развитие происходит в портах, расположенных вблизи моря (Астрахань, Оля, Махачкала, Азов, Санкт-Петербург, Ростов, Архангельск и т.д.), а внутренние порты, такие как Нижний Новгород, Саратов, Волгоград, к сожалению, имеют иные темпы развития.

Алексей Черных отмечает, что в целом, развитие береговой инфраструктуры удовлетворяет требованиям обеспечения речного судоходства в объемах, актуальных на данный момент времени.

О том, что нет проблем с береговой инфраструктурой говорит и представитель местной судоходной компании, обращая внимания на работу сегодняшних современных терминалов.

Но при этом представители судоходных компаний выражают желание усилить развитие именно во внутренних портах, что привело бы к увеличению грузооборота. Это привело бы к экономическому росту. А Николай Козаченко называет развитие береговой инфраструктуры недостаточной, если сравнить объемы перевозок за последнее десятилетие. "Прослеживается значительный рост количества перевозок и незначительные изменения в инфраструктуре", говорит он.

Главные проблемы

Одна из основных проблем, на которую жалуются речники, - старый флот. В конце марта генеральный директор ФАУ "Российский Речной Регистр" Евгений Трунин, докладывая об итогах деятельности за прошлый год и обсуждая задачи на текущий и последующую перспективу, сообщал о том, что на данный момент средний возраст судов и плавучих объектов, состоящих на классификационном учете "Российского Речного Регистра" составляет около 33,3 года. При этом средний возраст пассажирских судов - 37 лет; самоходных нефтеналивных судов и судов, перевозящих опасные грузы - 43 года; несамоходных нефтеналивных судов и барж, перевозящих опасные грузы - 35 года; плавучих доков, док-кессонов и кренователей составляет 42 года.

Юрий Гильц не исключает возможности, что в связи с ужесточением требований к флоту возрастет интенсивность выбытия возрастных судов.

По мнению Алексея Черных, мотивацией к обновлению речного флота может явиться государственное регулирование, стимулирование данного вопроса.

В разговоре о главных проблемах навигации представитель судоходной компании, пожелавший остаться анонимом, обращает внимание на непростую ситуацию в нефтеналивном секторе. "Из-за скидок, которые предоставляет "РЖД" на этот вид груза, их объем мал. Несмотря на то, что на юге у "РЖД" есть узкие места, все равно около 25% не будет провезено на реке в этом году. Плюс нужно учитывать ремонты заводов". Так как не все судовладельцы будут с грузом в этом году, соответственно, будет много свободного флота и ставки снизятся, говорит он.

Среди главных проблем также значится характер пропускных мощностей. Еще осенью генеральный директор ПАО "ТрансФин-М" Дмитрий Зотов говорил о том, что речной транспорт стабильно перевозит около 120-130 млн т грузов в год уже в течение 10-15 лет.

Невозможность значительно нарастить объемы перевозок обусловлена малым количеством прибрежных строек.

Как исправить ситуацию? Для стимулирования обновления речного флота необходимо четкое понимание судовладельцев востребованности нового флота на рынке перевозок грузов и товаров. По прогнозу Николая Козаченко, отрасль будет развиваться незначительно в сторону обновления флота класса река-море, в основном за счет постройки судов непосредственно перевозчиками.

Юрий Гильц добавляет, что для развития речных перевозок и повышения инвестиционной привлекательности внутреннего водного транспорта, прежде всего, необходимо устранить инфраструктурные ограничения на ВВП, тем самым увеличить протяженность с гарантированными габаритами.

Эффект от гидроузлов

Уже не первый год речники ждут строительство гидроузлов - Багаевского и Нижегородского, в частности.

Как сообщил в своем докладе **руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта Юрий Цветков**, отчитываясь об итогах 2018 года и планах на 2019 г, "в этом году завершится разработка проектной документации и приступаем к основному этапу строительства Нижегородского низконапорного гидроузла".

Также недавно стало известно, что завершение строительства первого этапа Багаевского гидроузла в Ростовской области вновь перенесено - из-за введения нового ограничения на строительные работы. Оно будет снято только после 30 сентября.

Проект финансируется из федерального бюджета. По предварительным оценкам, общая сумма, необходимая для его реализации - около 22 млрд рублей.

Альберт Бердеев отмечает, основная цель строительства этих гидроузлов - поднятие общего уровня воды. Суда смогут брать больше груза с большей осадкой и естественно это приведет к увеличению грузопотока.

Представитель судоходной компании добавляет: гидроузлы сделают ситуацию с водой стабильнее. "В этом году мы ожидаем много воды. А 2015 год был абсолютно без воды. Строительство гидроузлов обеспечит постоянное наличие воды, не зависимо от объема снега зимой, его таяния и т.д. Эта отметка водохранилища будет как Азовское море. Грубо говоря, уровень воды будет сравним с морем", дополняет он.

<http://www.rzd-partner.ru/wate-transport/comments/navigatsiya-2019-gotovnost-problemy-prognozy/>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.05.22; ПРОИЗВОДИТЕЛЬ ЕЩЕ НЕ РЕШИЛ ПРОБЛЕМУ С ЧАСТО ЛОМАЮЩИМИСЯ МОТОРАМИ SSJ100; СОЗДАН ПУЛ ПОДМЕННЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ, НО КАЖДЫЙ ЧЕТВЕРТЫЙ ИЗ НИХ ТОЖЕ НЕИСПРАВЕН

К концу марта «дочка» госкорпорации «Ростех» – Объединенная двигателестроительная корпорация (ОДК) сформировала пул из 13 подменных двигателей SaM146 для самолета Sukhoi Superjet (SSJ100), а к концу апреля их количество выросло до 17 шт. Но четыре двигателя в пуле были неисправными. Об этом говорится в материалах конференции с эксплуатантами SSJ100, которую в конце апреля провела компания – производитель самолета «Гражданские самолеты «Сухого» (ГСС). «Ростех» ее контролирует через Объединенную авиастроительную корпорацию. «Ведомости» ознакомились с документами, их подлинность подтвердил участник совещания. Для нужд авиакомпаний нужен пул из 22 двигателей, сообщала ранее ОДК, сформировать его планировалось уже в январе.

Двигатели SaM146 производит совместное предприятие ОДК и французской Safran – компания Powerjet. Они созданы специально для SSJ100 и больше ни для каких самолетов не поставляются. Но двигатели часто ломаются, из-за чего российские лайнеры мало летают. В 2018 г. SSJ100 у российских авиакомпаний летали в среднем по 3,6 ч в сутки, тогда как Airbus 320 и Boeing 737-800 – по 10 и 11 ч соответственно. Проблемы SaM146 возникают в так называемой горячей части двигателя, где сжигается топливо, – ее поставляет Safran. В камерах сгорания или маслосборниках могут появляться трещины уже после 2000–4000 ч полета, а иногда и после 1000 ч полета. Двигатель необходимо отправлять на капитальный ремонт. Хотя производитель обещает, что до капремонта двигатель должен работать 7500–8000 ч.

На конец апреля в парке пяти региональных авиакомпаний – «Ямала», «Ираэро», «Азимута», «Якутии» и «Северстали» – было неисправно 12 лайнеров из 40, не считая одного SSJ100 «Якутии», который осенью 2018 г. при жесткой посадке в Якутии получил повреждения и будет списан. Из них 11 стояли именно из-за поломок двигателей, говорится в материалах ГСС.

Двигатели производитель ремонтирует бесплатно, но в это время самолет стоит, и эти издержки никто авиакомпаниям не компенсирует. Ремонт длится минимум 60 дней, а чаще несколько месяцев. Семь неисправных самолетов в парке «Ямала», «Ираэро» и «Якутии» не летают почти год или больше года, следует из данных сервиса flightradar24. Чтобы избежать простоев, ОДК в прошлом году и начала формировать подменный пул.

Проблема нехватки двигателей не касается крупнейшего эксплуатанта SSJ100 – «Аэрофлота» (осталось 49 шт. после катастрофы 5 мая в «Шереметьево»): для него в базовом аэропорту давно создан отдельный пул из 18 двигателей.

ОДК на создание пула из 22 двигателей потратит 8,9 млрд руб., говорится в материалах конференции. Для пула ОДК покупает новые двигатели SaM146 прямо с завода «ОДК-Сатурн» в Ярославской области, говорят два человека, близкие к заказчикам лайнера. Неисправности моторов были незначительными, выявлялись в ходе стендовых испытаний, их быстро устраняли прямо на заводе-производителе, уверяет один из собеседников «Ведомостей». Хотя он признает: сам факт проблем – это нехорошо.

Подменного пула пока не хватает, говорится в материалах конференции: в марте и апреле региональным авиакомпаниям нужно было арендовать 19 двигателей взамен ремонтируемых, в мае прогнозируется потребность в 25 моторах, в июне – в 23.

«ОДК-Сатурн» продолжает формировать пул для обеспечения бесперебойной эксплуатации SSJ100. Работа ведется в соответствии с потребностями российских авиакомпаний», – говорит представитель ОДК. Пул, конечно, очень помог, признает сотрудник авиакомпании «Азимут», которая первой стала арендовать подменные двигатели. Компания арендовала шесть двигателей, пять из которых после восстановления собственных моторов уже возвратились в пул. Подменные двигатели уже арендовали «Якутия» и «Ямал», переговоры завершает «Ираэро», знают сотрудники двух региональных авиакомпаний.

У «Аэрофлота» летают в разное время от 20 до 24 SSJ100 из 49, остальные простаивают по причине тех или иных отказов, говорит человек, близкий к группе «Аэрофлот». Российские поставщики для SSJ100 – монополисты, к тому же это заводы, выполняющие гособоронзаказ, поэтому поставка комплектующих для гражданского лайнера у них не в приоритете и запчастей иногда надо ждать неделями или месяцами.

Представители «Аэрофлота», «Якутии», «Ямала», «Ираэро» и «Азимута» от комментариев отказались.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/05/21/802108-proizvoditel-ne-reshil>

ТАСС; 2019.05.21; "АЛРОСА" НЕ НАМЕРЕНА ОТКАЗЫВАТЬСЯ ОТ ПЛАНОВ ПО ПРИОБРЕТЕНИЮ SSJ-100 - АВИАКОМПАНИЯ

Авиакомпания "Алроса" не намерена отказываться от планов по приобретению самолетов Sukhoi Superjet-100 (SSJ-100), которые заменят выбывающие из эксплуатации Ту-134. Об этом сообщил во вторник ТАСС гендиректор авиакомпании Андрей Гулов.

Авиакомпания "Алроса", которая в последние два года оставалась единственным эксплуатантом Ту-134 на регулярных пассажирских рейсах в России, выводит из эксплуатации данный тип воздушного судна. В заключительный рейс самолет отправится из аэропорта Мирный на западе Якутии в Новосибирск 22 мая.

"Мы планируем в этом году начать получать самолеты SSJ-100, несмотря на всю истерику [после авиакатастрофы с самолетом SSJ-100 5 мая 2019 года], которая не во всем соответствует действительности. Наши коллеги из [авиакомпаний] "Якутия" показывают, что [SSJ-100] можно эксплуатировать", - сказал Гулов.

Есть определенные проблемы, с которыми надо работать, добавил он. "Других самолетов на замену Ту-134, которые мы считаем для себя приемлемыми, нет. Другие импортные самолеты в этом сегменте существуют, например, Embraer, но мы их в настоящее время не рассматриваем. Авиакомпания планирует приобретение до трех самолетов SSJ-100 в период с ноября 2019-го по 2021 год", - отметил Гулов.

"Алроса" выполняет региональные перевозки в Якутии, регулярные и чартерные перевозки по России, чартерные международные перевозки в страны СНГ, Азии и Европы, грузовые перевозки и специальные авиационные работы.

Авиакатастрофа SSJ-100

Самолет "Аэрофлота" SSJ-100, вылетевший 5 мая из Шереметьево в Мурманск, примерно через 30 минут вернулся в аэропорт, где совершил аварийную посадку и загорелся. На борту находились 73 пассажира и пять членов экипажа. Погиб 41 человек. Возбуждено уголовное дело за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, повлекшее по неосторожности смерть двух и более лиц. Следствие рассматривает ряд версий причин катастрофы, среди которых недостаточная квалификация пилотов, техническая неисправность и неблагоприятные погодные условия. Авиакомпания "Ямал" ранее заявила, что не будет расширять парк самолетов SSJ-100 из-за высоких расходов на их обслуживание.

КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.05.22; ЖУКОВСКИЙ ГРЕЗИТ О ТРАНЗИТЕ; АЭРОПОРТ АНОНСИРОВАЛ ПЛАНЫ МАРШРУТОВ ИЗ КИТАЯ В ЕВРОПУ

«Рампорт Аэро», управляющая аэропортом Жуковский, объявила о разработке с «ИрАэро» транзитных маршрутов из Китая и российских регионов в Европу. В самой авиакомпании пока осторожно относятся к перспективе открытия регулярных рейсов в китайские города и ищут партнеров среди туристических компаний Китая под чартерные направления. Из популярных европейских регулярных направлений из Жуковского перевозчик имеет 14 частот на Барселону, но целесообразность их коммерческой эксплуатации пока только предстоит изучить.

Авиакомпания «ИрАэро» расширит полетную программу из аэропорта Жуковский за счет организации транзитных рейсов, сообщил оператор воздушной гавани «Рампорт Аэро».

«Для реализации этой задачи были сформулированы планы выполнения регулярных рейсов "ИрАэро" на Boeing 777 из различных пунктов России и Китая в Жуковский и обеспечения транзита пассажиров в европейские города на самолетах Sukhoi Superjet 100, — говорится в сообщении. — Мы уверены в успешной реализации летной программы на Superjet, а одновременное задействование широкофюзеляжного флота авиакомпании откроет дополнительные возможности активного расширения маршрутной сети и позволит сформировать действительно интересные и привлекательные возможности для пассажиров в России и Китае». Подробности программы оператор планирует изложить в ближайшее время.

У «ИрАэро» в парке три дальнемагистральных Boeing 777–200, восемь SSJ 100, три Bombardier CRJ-200LR и 17 турбовинтовых самолетов «Ан» различных модификаций. По данным Росавиации, «ИрАэро» в 2018 году заняла 19-е место по объему перевозок. Точное число перевезенных пассажиров не раскрывается. Находящаяся на 18-м месте авиакомпания «Якутия» перевезла за год 853,2 тыс. человек, «Азимут» (20-е место) — 669,4 тыс. пассажиров. В первом квартале «ИрАэро» заняла 21-е место среди российских авиакомпаний (данные за период также не раскрываются). Находящийся на 20-м месте «Руслайн» перевез за январь—март 109,8 тыс. пассажиров, находящаяся на 22-м месте «Ангара» — 90 тыс. человек. То есть объем перевозок компании составляет порядка 700 тыс. пассажиров в год и порядка 100 тыс. в квартал. В 2017 году «ИрАэро» получила 80 млн руб. прибыли при выручке 5,1 млрд руб.

В авиакомпании уточнили, что сегодня используют самолеты Boeing 777 только для чартерных перевозок в Турцию и Тунис и в ближайшей перспективе не планируют запускать их на регулярные маршруты. Самолеты поступили в компанию поздней осенью 2018 года, зимой она эксплуатировала их на направлении Москва—Владивосток. Собеседник в авиакомпании пояснил, что эксплуатация не приносила коммерческой выгоды, но была нужна для обеспечения работой экипажей. На протяжении двух месяцев компания не эксплуатировала свои широкофюзеляжные самолеты.

Собеседник “Ъ” в «ИрАэро» рассказал, что сегодня перевозчик ищет оптимального партнера среди китайских туркомпаний для открытия чартерных рейсов из Жуковского в Нанкин, Гуанчжоу, Цзинань и Ханчжоу. «Открывать регулярные направления в эти города сегодня — возить воздух. Мы не отказываемся от этой идеи, но понимаем, что она может быть реализована не в ближайшей перспективе. Для начала необходимо "раскатать" маршруты и потом при необходимости сделать их регулярными», — объясняет он.

На SSJ 100 в Европу из Жуковского «ИрАэро» сегодня не летает. Компания получила право совершать из аэропорта 14 рейсов в неделю в Барселону, но их коммерческую эксплуатацию пока не запустила. Перевозчик прорабатывает возможность запуска регулярных рейсов на этом направлении.

Глава Infomost Борис Рыбак отмечает, что китайское направление сегодня крайне привлекательно для перевозчиков. Создание хаба в аэропорту Жуковский перспективно, но воплощение идеи зависит от способности авиакомпании получить коммерческие права на наиболее привлекательные для туризма маршруты, подчеркивает эксперт.

Аэропорт Жуковский открыт после реконструкции 30 мая 2016 года. В первый год работы он обслужил 53 тыс. пассажиров, в 2017 году — 426 тыс. человек, в 2018-м пассажиропоток воздушной гавани достиг 1,16 млн человек. Представители аэропорта рассказывали, что безубыточно Жуковский может работать при пассажиропотоке 1,3–1,5 млн человек в год. Этого уровня в «Рампорте» рассчитывали достичь еще в 2017 году.

<https://www.kommersant.ru/doc/3976128>

ПРАЙМ; 2019.05.21; ПОСЛЕДНИЙ ТУ-134 СОВЕРШИЛ ПЕРЕЛЕТ ИЗ ИРКУТСКА В МИРНЫЙ, ЕГО ПЕРЕДАДУТ В МУЗЕЙ АВИАЦИИ

Последний эксплуатировавшийся в РФ пассажирский самолет Ту-134 совершил заключительный рейс из Иркутска в Мирный, он будет передан в музей авиации, сообщил РИА Новости представитель международного аэропорта "Иркутск".

Рейс состоялся 20 мая. Самолет принадлежит Мирнинскому авиационному предприятию авиакомпания "Алроса". На легендарном для советской авиации самолете в Мирный из Иркутска отправились 70 пассажиров.

"Это был последний эксплуатировавшийся в России пассажирский Ту-134. Он будет передан в музей авиации города Новосибирска", - сообщил собеседник агентства.

Известно, что воздушное судно было выпущено в 1980 году и эксплуатировалось почти 40 лет. На сайте авиакомпании "Алроса" сообщается, что Ту-134Б, бортовой номер RA-65693, вылетит из Мирного в Новосибирск 22 мая без пассажиров. В сообщении также отмечается, что "самолет будет передан в Музей истории авиации аэропорта Толмачево, где присоединится к ранее выведенному из эксплуатации Ту-154М RA-85684, известному как "Ижма".

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/05/21/reg-sibfo/tu-134-okonchatelno-vyvedut-iz-reguliarnyh-passazhirskih-perevozk.html>

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.05.21; "УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ" С ИЮНЯ БУДУТ ВЫПОЛНЯТЬ ДВА НОВЫХ ПРЯМЫХ РЕЙСА ВО ФРАНЦИЮ ИЗ ДОМОДЕДОВО

"Уральские авиалинии" с июня 2019 г. будут выполнять два новых прямых рейса во Францию из Домодедово, сообщили в пресс-службе аэропорта.

"Московский аэропорт Домодедово объявляет об открытии прямых рейсов во французские города Бордо и Монпелье. Авиакомпания "Уральские авиалинии" начнет выполнять регулярные перелеты по маршруту Москва - Бордо с 1 июня по понедельникам, четвергам и субботам, а по маршруту Москва - Монпелье - со 2 июня по средам, пятницам и воскресеньям", - говорится в сообщении.

Ранее "Известия" сообщили о том, что в **министерстве транспорта РФ** обсуждают возможность бронирования и покупки льготных авиабилетов на субсидируемые маршруты через портал госуслуг. Издание со ссылкой на пресс-секретаря "Уральских авиалиний" Веру Гасникову также сообщало о том, что авиакомпания готова рассмотреть возможность продажи льготных билетов через портал госуслуг, если это удастся технически реализовать.

<https://www.mskagency.ru/materials/2891394>

ТАСС; 2019.05.21; UTAIR ОТКРЫВАЕТ ПЕРВЫЙ ПРЯМОЙ РЕЙС ИЗ УФЫ В ЕВРОПУ - ПЕРЕВОЗЧИК

Авиакомпания Utair ("Ютэйр") откроет прямой рейс из Уфы в Вену (Австрия), они будут выполняться два раза в неделю. Жители Уфы впервые смогут без пересадок добраться до европейкой столицы, сообщает во вторник пресс-служба перевозчика.

"Международный аэропорт "Уфа" - важнейший региональный хаб Utair. В этом году Utair и правительство Республики Башкортостан договорились расширить сотрудничество и открыть на базе аэропорта высокотехнологичный центр по обслуживанию самолетов. В весенне-летнем сезоне авиакомпания соединит Уфу с Анапой, Екатеринбург, Казанью,

Москвой, Нижним Новгородом, Самарой, Сургутом, Тюменью и Ханты-Мансийском. В Уфе Utair открывает свой первый международный рейс из региона в Вену", - приводятся в сообщении слова президента "Utair - Пассажирские авиалинии" Павла Пермякова.

Генеральный директор аэропорта "Уфа" Александр Андреев отметил, что в 2018 году треть пассажиров, вылетающих из столицы Башкирии, воспользовались услугами авиакомпании Utair. "По результатам работы 2017-2018 годов можно отметить, что Utair расширяет географию полетов. Эти шаги позволяют повышать доступность полетов для жителей республики", - цитирует пресс-служба Андреева.

Рейсы из Уфы в Вену Utair начнет выполнять с 3 июня по понедельникам и пятницам. Вылет из Уфы в 09:45, из Вены - в 12:05 по местному времени. На борту Boeing 737 разместится до 126 пассажиров.

ТАСС; 2019.05.21; КОЛИЧЕСТВО РЕЙСОВ МЕЖДУ ЮЖНО-САХАЛИНСКОМ И МОСКВОЙ УДВОИЛОСЬ НА ЛЕТНИЙ ПЕРИОД

Авиарейсы по маршруту Южно-Сахалинск - Москва - Южно-Сахалинск на летний период начали осуществляться со вторника ежедневно два раза в сутки в связи с нехваткой авиабилетов, сообщили во вторник ТАСС в пресс-службе правительства Сахалинской области.

В конце апреля правительство региона сообщило, что с 20 мая 2019 года по направлению Южно-Сахалинск - Москва - Южно-Сахалинск до начала осени будут совершаться дополнительные полеты в связи с нехваткой билетов. Однако затем первые дополнительные рейсы были отложены на 21 мая. Из-за дефицита билетов в регионе людям приходится подолгу стоять в огромных очередях к кассам. Дешевые билеты часто заканчиваются уже через несколько дней после начала продаж.

"С сегодняшнего дня действуют дополнительные рейсы. Всего их теперь будет 14 в неделю, то есть по два рейса в день", - сообщил собеседник агентства. До введения дополнительных рейсов самолеты по маршруту Южно-Сахалинск - Москва - Южно-Сахалинск летали семь раз в неделю.

На линии Южно-Сахалинск - Москва заявлены воздушные суда Boeing 777-300 и Boeing 777-300ER, которые способны принять на борт 373 и 457 пассажиров соответственно.

ПРАЙМ; 2019.05.20; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТА "ПУЛКОВО" В ЯНВАРЕ-АПРЕЛЕ ВЫРОС НА 13,7%, ДО БОЛЕЕ 5 МЛН ЧЕЛОВЕК

Пассажиропоток аэропорта "Пулково" в Санкт-Петербурге в январе-апреле 2019 года превысил 5,071 миллиона человек, что на 13,7% больше, чем за аналогичный период 2018 года, сообщила пресс-служба ООО "Воздушные ворота северной столицы", управляющей компании аэропорта.

В том числе пассажиропоток на внутренних воздушных линиях за эти четыре месяца вырос на 15,2%, до 3,401 миллиона человек, на международных - на 10,8%, до 1,669 миллиона. Количество взлетно-посадочных операций увеличилось на 8,3%, до 49,43 тысячи.

Лидерами среди российских авиакомпаний по объему перевозок в "Пулково" в апреле 2019 года стали "Россия", "Аэрофлот", "Победа", S7 Airlines и "Уральские авиалинии". Крупнейшими иностранными перевозчиками стали Lufthansa, Uzbekistan Airways, "Белавиа", KLM и Finnair.

В апреле маршрутную сеть аэропорта "Пулково" дополнили четыре новых города: Ольбия (Италия), Пальма-де-Майорка (Испания), Эйлат (Израиль) и Элиста. Кроме того, возобновились полеты из Санкт-Петербурга в Сеул.

"Пулково" занимает четвертое место по объему пассажиропотока в России после аэропортов Московского авиационного узла. Международный консорциум "Воздушные ворота северной столицы" - главный оператор аэропорта с 2010 года, на основе государственно-частного партнерства он осуществляет управление аэропортом и проектом его реконструкции и развития.

ПРАЙМ; 2019.05.21; БОЛЬШИНСТВО РОССИЯН УВЕРЕНЫ, ЧТО НУЖНО РАЗВИВАТЬ ОТЕЧЕСТВЕННОЕ АВИАСТРОЕНИЕ - ВЦИОМ

Большинство россиян (83%) уверены, что стране нужно развивать свое производство самолетов, даже если это потребует существенных финансовых затрат, свидетельствуют результаты опроса Всероссийского центра изучения общественного мнения (ВЦИОМ).

При этом, согласно данным исследования, лишь 12% полагают, что России лучше закупать самолеты у зарубежных производителей и не тратить средства на развитие собственного производства.

С утверждением, что "в России умеют делать качественные самолеты", согласны 78% респондентов, противоположной точки зрения придерживаются 14%. Еще 8% опрошенных затруднились ответить.

По мнению 33% россиян, собственное авиапроизводство необходимо развивать, так как свои самолеты лучше, надежнее и безопаснее. Также поддерживают развитие отечественного авиастроения 32%, поскольку оно создает новые рабочие места, 17% считают, что оно дает независимость, 12% - развитие экономики, 9% - развитие отрасли.

Развитие собственного производства самолетов, как считают 6% опрошенных, приведет к росту авторитета и престижа. По 4% полагают, что отечественные самолеты будут дешевле, а производство приведет к развитию науки и технологий. Еще 17% не считают, что собственное производство нужно. Респонденты могли дать до трех вариантов ответа.

Инициативный всероссийский опрос "ВЦИОМ-Спутник" проведен 14 мая 2019 года. В нем приняли участие россияне в возрасте от 18 лет. Метод опроса - телефонное интервью по стратифицированной двухосновной случайной выборке стационарных и мобильных номеров объемом 1600 респондентов.

Выборка построена на основе полного списка телефонных номеров, задействованных на территории РФ. Данные взвешены на вероятность отбора и по социально-демографическим параметрам. Для этой выборки максимальный размер ошибки с вероятностью 95% не превышает 2,5%.

РЕН ТВ # НОВОСТИ; 21.05.2019 19:37; АВИАДЕБОШИРОВ БУДУТ ЛИШАТЬ СВОБОДЫ

ВЕДУЩИЙ: А теперь о ситуации в небе, когда слова не помогают. Бортпроводникам больше не придется уговаривать авиадебоширов. Дума приняла в первом чтении закон, который разрешит экипажам применять средства сдерживания. Очевидно стандартный набор стюардесс пополнится неожиданными сюрпризами. Сегодня стало понятно, какими именно. Николай Иванов о том, что ждет любителей пошалить на высоте.

КОР.: Сейчас у экипажа самолета из "успокоительных" для дебоширов - только скотч, ремни безопасности.

Свежий инцидент. Пассажир в невменяемом состоянии путешествовал из Симферополя в Москву. Кричал. Нецензурно выражался.

Александра встретили в московском аэропорту Домодедово сотрудники полиции. Подготовили для него кресло-каталку. И таких эпизодов - масса.

МУЖЧИНА: Меня пытаются, меня пытаются.

КОР.: Самое удивительное, что потом протрезвевший дебошир действительно может подать в суд за пытки!

Кирилл ЯНКОВ, председатель Союза пассажиров России: На сегодняшний день особых полномочий нет у членов экипажей воздушных судов, только в случае нападения на них, они могут применять силу для самозащиты или защиты других пассажиров. Но бывает так, что пассажир не нападает - но ведет себя так, что мешает и пассажирам и экипажу.

КОР.: Олеся Кузина работала стюардессой на рейсе Москва-Худжанд. После взлета нетрезвый пассажир стал ломиться в кабину пилотов.

Олеся КУЗИНА, бортпроводник: Это уже прямая угроза терроризма, потому что он говорил соответственные фразы, которые угрожали полету. После чего было принято решение вернуться в базовый аэропорт и сдать дебошира правоохранительным органам.

КОР.: А это - убытки. До 10 миллионов рублей за внеплановую посадку. Депутаты Госдумы собираются разрешить стюардам применять спецсредства для нейтрализации бузотеров - разработаны поправки в Воздушный кодекс.

Дмитрий ИОНИН, член комитета Госдумы по транспорту и строительству: Не будут же они там бить его! Необходимо разрешить использование наручников. Чтобы можно было нейтрализовать человека.

КОР.: Конечно, с наручниками - нужно еще уметь обращаться.

Александр СТАРОВОЙТОВ, член комитета ГД РФ по транспорту и строительству: Многие предлагали ввести электрошокеры. Но те же самые электрошокеры, в конце концов, при не очень умелом действии со стороны экипажа, могут быть повернуты против самого экипажа.

КОР.: Впрочем, перечень спецсредств против дебоширов будет определять правительство. И не исключено, что там появятся электрошокеры. Другое дело, что до сих пор законодатели не придумали, как в принципе не доводить ситуацию до рукоприкладства. Даже если при регистрации на рейс пассажир был трезвым, у него есть все шансы дойти до кондиции в стерильной зоне. И тогда решение о снятии с рейса должны принимать дежурные по посадке. А это - непросто.

Виктор ГОРБАЧЕВ, член общественного совета при федеральном агентстве воздушного транспорта: Тогда нужно применять систему как у нашего ГАИ, нужно давать трубку и дуть туда, определять, сколько промилле, нужно брать кровь, но кто этим будет заниматься?

КОР.: Год назад авиакомпаниям официально разрешили включать дебоширов в черные списки. В 2018 году на рейсы не пустили 2 тысячи человек. Но этого - явно недостаточно. Только за 12 месяцев за деструктивное поведение с самолетов сняли почти тысячу буйных пассажиров.

КОММЕРСАНТЪ; МАКСИМ ПИЛОТОВ, МУРМАНСК; ВАЛЕРИЯ МИШИНА; 2019.05.22; «ЛИЧНАЯ ТРАГЕДИЯ ДЛЯ ВСЕГО МУРМАНСКА»; В РЕГИОНЕ ПРОСТИЛИСЬ С ЖЕРТВАМИ РЕЙСА SU1492

В Мурманской области похоронены жертвы авиакатастрофы в аэропорту Шереметьево, которая унесла жизни 41 человека. Среди погибших рейса Москва—Мурманск 26 человек были жителями региона, в котором сразу после трагедии был объявлен трехдневный траур. На закрытой части церемонии прощания присутствовали только родственники, но открытую часть, которая длилась около часа, посетили несколько сотен жителей города, в котором, как отмечали пришедшие, почти каждый был знаком с кем-то из жертв.

Во вторник жители Мурманской области простились с погибшими в авиакатастрофе 5 мая 2019 года в аэропорту Шереметьево. При аварийной посадке погиб 41 пассажир из 78 находившихся на борту рейса SU1492, в том числе 26 жителей Мурманской области. Власти региона после трагедии объявили трехдневный траур, завершившийся 8 мая. Как ранее сообщили в правительстве Мурманской области, восемь человек должны были похоронить в Мурманске, по одному погибшему — в Североморске, Ковдоре, Кандалакше, двух человек — в городе Полярные Зори. В этих городах похороны также должны были состояться во вторник. Тела еще 15 жертв по желанию родных отправлены из Москвы в другие регионы России. 16 мая врио губернатора Мурманской области Андрей Чибис отчитался премьер-министру Дмитрию Медведеву о поддержке семей, чьи близкие погибли в катастрофе SSJ 100. Напомним, семьи погибших должны были получить от региона по 1 млн руб., пострадавшие — по 500 тыс. руб. «Все выплаты северянам перечислены, средства переведены на счета 26 семей,— заявил господин Чибис.— Все вопросы, связанные с лечением пострадавших, психологической помощью, организацией похорон и церемонии прощания правительство держит на контроле. Мы делаем все возможное, чтобы уберечь тех, кого коснулась трагедия, от дополнительных проблем и хлопот».

Вчера утром в Мурманском областном дворце культуры (ДК Кирова) можно было почтить память шестерых погибших — еще две семьи настояли на отдельных прощаниях

со своими родными. Все тела были доставлены из Москвы спецсамолетом МЧС накануне церемонии прощания. При этом еще в понедельник было не до конца понятно, состоится ли запланированная на вторник церемония: самолет МЧС задержали как минимум на полтора час, а в аэропорт поступили ложные звонки о минировании, эта информация не подтвердилась. При этом другие сообщения о минировании касались 20 объектов — железнодорожного вокзала Мурманска, торговых центров, детских садов. По данным корреспондента “Ъ”, в аэропорту Мурмаши были приняты повышенные меры безопасности, а тела к месту прощания доставили объездными путями.

Добраться до ДК Кирова во вторник было непросто и жителям города — движение в центре города перекрыли. Церемония началась с девяти утра. Ее первая часть прошла в закрытом режиме — только для родственников. Однако проститься пришли по меньшей мере несколько сотен жителей города, по оценкам корреспондента “Ъ” — 500–700 человек. Многие ждали у здания ДК и в его холле второй части церемонии, открытой для всех.

Закрытые гробы с телами погибших были установлены в центре зала ДК Кирова. Под непрерывно звучащую траурную музыку жители города возлагали цветы на крышки гробов. На одной из стен на большом экране сменяли друг друга портреты погибших. Мать одного из погибших — Максима Назарова — не сдерживала рыданий: «Максимка мой, все бы отдала, чтобы ты снова был рядом». Врио губернатора вошел в зал с остальными жителями города, желающими проститься. Он положил цветы к каждому гробу, тихо сказал несколько слов родственникам. Прощальных официальных речей на открытой церемонии, которая продлилась около часа, не было.

Начальник управления по взаимодействию со СМИ министерства по внутренней политике и массовым коммуникациям Мурманской области Илья Денисов в разговоре с журналистами назвал катастрофу «личной трагедией для всего Мурманска», отметив, что это «маленький город», где почти каждый житель был знаком с кем-то из погибших. Он напомнил, что среди погибших была сотрудник регионального министерства по внутренней политике и массовым коммуникациям Алена Мартынова.

Погибших отпели в Спасо-Преображенском морском кафедральном соборе Спас-на-Водах и в Свято-Никольском кафедральном соборе. Во второй половине дня прошли похороны на городском кладбище в поселке Мурмаши.

<https://www.kommersant.ru/doc/3976093#id1743216>

РБК; 2019.05.21; В МУРМАНСКЕ СОСТОЯЛОСЬ ПРОЩАНИЕ С ЖЕРТВАМИ КРУШЕНИЯ SSJ100 В ШЕРЕМЕТЬЕВО

В Мурманске началась церемония прощания с погибшими в катастрофе самолета Sukhoi Superjet 100 в Шереметьево жителями региона, сообщает агентство "СеверПост". Прощание проходит в доме культуры имени Кирова.

Как пишет "Мурманский вестник", отпевание пройдет в церкви Спаса-на-водах и в Свято-Никольском кафедральном соборе, после начнется захоронение.

Восемь погибших похоронят в Мурманске, по одному - в Североморске, Ковдоре, Кандалакше и двоих - в Полярных Зорях. Как отмечает газета, тела еще 14 жертв из Мурманской области будут по желанию родных могут отправить из Москвы в другие регионы России. Накануне спецборт вылетел из московского аэропорта Жуковский, чтобы доставить в Мурманск тела погибших.

Как передает ТАСС, в это же время церемония прощания с погибшими пройдет в Белгородской области, а в среду похороны погибших состоятся в Керчи.

Самолет Sukhoi Superjet 100, выполнявший 5 мая рейс из Москвы в Мурманск, совершил экстренную посадку через 30 минут после вылета в аэропорту Шереметьево. Во время приземления у лайнера загорелась хвостовая часть. Из 78 человек, находившихся на борту, погиб 41 человек.

СК завел уголовное дело в связи с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, повлекшем по неосторожности смерть двух и более лиц. Среди основных версий катастрофы называли недостаточную квалификацию

летчиков, плохую погоду и техническую неисправность. Следователи посчитали ошибкой экипажа открытое боковое окно, а также то, что пилоты не выключили двигатели после приземления, сообщали РБК собеседники, знакомые с ходом расследования. "Аэрофлот" опроверг нарушения инструкций со стороны экипажа.

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5ce3b0d49a794782187adc0c>

ТАСС; 2019.05.21; ЖИТЕЛИ БЕЛГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ ПРОСТИЛИСЬ С ПОГИБШИМ В ШЕРЕМЕТЬЕВО ВОЕННОСЛУЖАЩИМ

Родственники и друзья во вторник простились с погибшим в Шереметьево во время аварийной посадки самолета, следовавшего из Москвы в Мурманск, 23-летним уроженцем Белгородской области Алексеем Ганзиевым. Военнослужащего похоронили в родном поселке, сообщили ТАСС в администрации Вейделевского района.

"С Алексеем простились родные, друзья, приехал один представитель из воинской части, где он служил, были представители администрации района. Мы провели траурный митинг, и в последний путь его проводила рота почетного караула. Похоронен Алексей в поселке Викторополь, где он и родился", - сказал собеседник агентства.

Как уточнили ТАСС в правительстве Белгородской области, власти региона выделили семье погибшего материальную помощь в размере 1 млн рублей.