



Ежедневный мониторинг СМИ

16 АВГУСТА 2019

СОДЕРЖАНИЕ

РОССИЯ 1 # ВЕСТИ; 2019.08.15; ПРЕДСТАВИТЬ К ГОСУДАРСТВЕННЫМ НАГРАДАМ.....	4
ИНТЕРФАКС; 2019.08.15; МЕДВЕДЕВ ПОРУЧИЛ ПРЕДСТАВИТЬ ЭКИПАЖ АВАРИЙНО СЕВШЕГО В ПОДМОСКОВЬЕ САМОЛЕТА К НАГРАДАМ.....	4
RNS; 2019.08.15; ГЛАВА МИНТРАНСА ЗАЯВИЛ О ВЫСОЧАЙШЕМ МАСТЕРСТВЕ ПИЛОТОВ AIRBUS.....	5
РИА НОВОСТИ; 2019.08.15; В ГОСДУМЕ ПРЕДЛОЖИЛИ ПРИОСТАНОВИТЬ РАБОТУ ЖУКОВСКОГО ПОСЛЕ ЧП С А321	5
РБК; ЕВГЕНИЙ КАЛЮКОВ, КОНСТАНТИН ТКАЧЕНКО; 2019.08.15; ГЛАВА РОСАВИАЦИИ АНОНСИРОВАЛ ВОЗВРАЩЕНИЕ «В НЕБО» СЕВШИХ НА ПОЛЕ ПИЛОТОВ; ПСИХОЛОГИЧЕСКОЕ СОСТОЯНИЕ ОБОИХ ПИЛОТОВ УДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНОЕ. ПРЕМЬЕР-МИНИСТР ДМИТРИЙ МЕДВЕДЕВ РАСПОРЯДИЛСЯ ПРЕДСТАВИТЬ ПИЛОТОВ ЛАЙНЕРА К ГОСНАГРАДАМ	6
RNS; 2019.08.15; ГЛАВА РОСАВИАЦИИ ПРОКОММЕНТИРОВАЛ АВИАИНЦИДЕНТ В ПОДМОСКОВЬЕ	6
ВЕСТИ; 2019.08.15; АВАРИЙНАЯ ПОСАДКА А321: БРИФИНГ ГЛАВЫ РОСАВИАЦИИ АЛЕКСАНДРА НЕРАДЬКО	7
РИА НОВОСТИ; 2019.08.15; ЭКСПЕРТ РАССКАЗАЛ, КАК КУКУРУЗА СПАСЛА АВАРИЙНЫЙ А321 ОТ ПОЖАРА.....	7
ТАСС; 2019.08.15; СОЮЗ АВТОСТРАХОВЩИКОВ АНОНСИРОВАЛ ЗАПУСК ПРИЛОЖЕНИЯ ДЛЯ ОФОРМЛЕНИЯ ДТП ПО ЕВРОПРОТОКОЛУ	8
ТАСС; 2019.08.15; ПРОВЕРКУ УСТРОЙСТВ ЭРА-ГЛОНАСС МОГУТ ВКЛЮЧИТЬ В ТЕХОСМОТР АВТОМОБИЛЕЙ	8
ТАСС; 2019.08.15; РОССИЙСКИЕ РЕГИОНЫ ДОПОЛНИТЕЛЬНО ПОЛУЧАТ 39,2 МЛРД РУБЛЕЙ НА ДОРОЖНУЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ.....	9
ТАСС; 2019.08.15; ДОРОЖНУЮ СЕТЬ КУРСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ УВЕЛИЧИЛИ ВДВОЕ ДЛЯ ЭФФЕКТИВНОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СРЕДСТВ.....	9
ТАСС; 2019.08.15; МЭРИЯ НОВОСИБИРСКА ПРОВЕДЕТ РЕКОНСТРУКЦИЮ И РАСШИРЕНИЕ ЗАГРУЖЕННЫХ ДОРОГ ИЗ ПРИГОРОДА	10
ТАСС; 2019.08.15; МЭРИЯ НОВОСИБИРСКА ПЛАНИРУЕТ ПЕРЕДАТЬ В КОНЦЕССИЮ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ПОТОКОВ.....	10
ТАСС; 2019.08.15; В УДМУРТИИ ОТКРЫЛИ ЗАВОД, КОТОРЫЙ ПРОИЗВОДИТ АСФАЛЬТ ПО НОВЫМ СТАНДАРТАМ	11
ИНТЕРФАКС; 2019.08.15; «ЕДИНЫЙ» БИЛЕТ СОБИРАЮТСЯ ВНЕДРИТЬ В РЯДЕ РЕГИОНОВ РОССИИ ПО АНАЛОГИИ С КРЫМОМ.....	12
ИНТЕРФАКС; 2019.08.15; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ЖДЕТ К НОЯБРЮ «НОРМАТИВКУ» ДЛЯ ВЫВОДА ТРАНЗИТНЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК ИЗ-ПОД РЕГУЛИРОВАНИЯ ФАС	13
ИНТЕРФАКС; 2019.08.15; РОССИЯНКАМ РАЗРЕШАТ РАБОТАТЬ МАШИНИСТАМИ ПОЕЗДОВ, НО НЕФТЯНИЦАМИ ОНИ СТАТЬ ПО-ПРЕЖНЕМУ НЕ СМОГУТ	13
КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2019.08.16; «БОЛЬШАЯ ДОЛЯ РОССИЙСКОГО РЫНКА — СЕРЫЕ ПЕРЕВОЗКИ»; ГЛАВА РОССИЙСКОГО	

ОФИСА LUX EXPRESS РАЙТ РЕММЕЛЬ ОБ АВТОБУСНОМ СООБЩЕНИИ В РФ И ЕВРОПЕ.....	14
ТАСС; 2019.08.15; СЕТЬ СКОРОСТНЫХ ДОРОГ «АВТОДОРА» В 2019 ГОДУ УВЕЛИЧИТСЯ НА 200 КМ	18
ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.08.16; «АВТОДОР» НАМЕРЕН ЗАПУСТИТЬ НОВУЮ СХЕМУ ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНВЕСТИЦИЙ В СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ; ГОСКОМПАНИЯ ХОЧЕТ ПРОДАТЬ ДОЛЮ В СВОЕЙ «ДОЧКЕ».....	18
ТАСС; 2019.08.15; «АВТОДОР» ИЗУЧИТ ВОПРОС ВВЕДЕНИЯ ПЛАТЫ НА ТРАССЕ АДЛЕР - КРАСНАЯ ПОЛЯНА.....	19
ТАСС; 2019.08.15; ПРОЕКТ ЛЕНСКОГО МОСТА В ЯКУТИИ ХОТЯТ ВКЛЮЧИТЬ В НАЦПРОГРАММУ РАЗВИТИЯ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА.....	20
RNS; 2019.08.15; В ПЕРМИ ОТКАЗАЛИСЬ ОТ ИДЕИ РЕЗКО ПОВЫСИТЬ ТАРИФЫ НА ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ	20
ТАСС; 2019.08.15; ПРОЕКТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО КОЛЬЦА В ПЕТЕРБУРГЕ ПРЕДВАРИТЕЛЬНО ОЦЕНЯТ ДО КОНЦА ГОДА.....	21
ТАСС; 2019.08.15; ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ СКОРОСТНЫМИ ПОЕЗДАМИ ВЫРОСЛИ НА 17% В ЯНВАРЕ-ИЮЛЕ 2019 ГОДА.....	22
РИА НОВОСТИ; 2019.08.15; ИВАНОВСКАЯ «ЛАСТОЧКА» ДОСТАВИЛА МИЛЛИОННОГО ПАССАЖИРА ИЗ МОСКВЫ	22
КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.08.16; СУДОРЕМОНТУ ВЕРНУТ НАЛОГОВЫЕ ЛЬГОТЫ; НО ФЕДЕРАЛЬНЫЙ БЮДЖЕТ ПОТЕРЯЕТ МИЛЛИАРДЫ	22
РИА НОВОСТИ; 2019.08.16; НА РОССИЙСКИХ ПЛЯЖАХ И ПРИЧАЛАХ МОГУТ ПОЯВИТЬСЯ КАМЕРЫ ВИДЕОНАБЛЮДЕНИЯ.....	24
ИНТЕРФАКС; 2019.08.15; НОВОТРАНС НАЧАЛ СТРОИТЬ ТЕРМИНАЛ LUGARORT В УСТЬ-ЛУГЕ	24
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВЯЧЕСЛАВ ЛОБОВ; 2019.08.15; СПГ–ФЛОТ: ВЧЕРА, СЕГОДНЯ, ЗАВТРА; ЭКОЛОГИЧЕСКУЮ УГРОЗУ МОЖНО ОТРАЗИТЬ	25
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЛАРИОНОВА; 2019.08.15; ВЕКТОР ПРИОРИТЕТОВ; РУКОВОДСТВО ФГУП «РОСМОРПОРТ» – О ПЛАНАХ РАЗВИТИЯ ПОРТОВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.....	28
КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ, АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА; 2019.08.16; ПРОЦЕНТ НА БУКВУ Z; МИНТРАНС ХОЧЕТ УЗАКОНИТЬ ТАКСУ ЗА ОФОРМЛЕНИЕ 16% АВИАБИЛЕТОВ	31
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ, ЕКАТЕРИНА МЕРЕМИНСКАЯ; 2019.08.16; АВИАКОМПАНИИ ДАВНО ЖАЛУЮТСЯ НА СТАИ ПТИЦ В АЭРОПОРТАХ; В РОССИИ САМОЛЕТЫ СТАЛКИВАЮТСЯ С НИМИ НАМНОГО ЧАЩЕ, ЧЕМ В ЕВРОПЕ И США	33
ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР РУВИНСКИЙ; 2019.08.16; МУСОР И МНОГОЭТАЖКИ ПРОТИВ САМОЛЕТОВ; СЧАСТЛИВЫЙ ИСХОД АВИАПРОИСШЕСТВИЯ «УРАЛЬСКИХ АВИАЛИНИЙ» — СКОРЕЕ ИСКЛЮЧЕНИЕ ИЗ ПРАВИЛ.....	35
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАТАЛИЯ ЯЧМЕННИКОВА; 2019.08.15; В РОССИИ ПРОИЗОШЛО ОКОЛО 900 АВИАПРОИСШЕСТВИЙ С ПТИЦАМИ ЗА 14 ЛЕТ	35
ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА СИДОРЕНКО, АННА УРМАНЦЕВА, АЛЕКСЕЙ РАММ, ВИТАЛИЙ ВОЛОВАТОВ И ВАЛЕРИЯ НОДЕЛЬМАН; 2019.08.16; ПОЛОСА СПАСЕНИЯ: КТО И КАК СОТВОРИЛ МОСКОВСКОЕ «ЧУДО НА ГУДЗОНЕ»; АВАРИЯ ПОД ЖУКОВСКИМ ОБНАЖИЛА ПРОБЛЕМЫ С ОРНИТОЛОГИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТЬЮ АЭРОПОРТОВ	37

КОММЕРСАНТЪ-FM; 2019.08.15; «ПОБЕДУ» ХОТЯТ ВЫВЕСТИ ИЗ-ПОД КРЫЛА «АЭРОФЛОТА»; КАК ПРИВАТИЗАЦИЯ ЛОУКОСТЕРА ПОВЛИЯЕТ НА РЫНОК ПЕРЕВОЗОК	40
ИНТЕРФАКС; 2019.08.15; АНАЛИТИКИ УСОМНИЛИСЬ В ВЕРОЯТНОСТИ СКОРОЙ ПРИВАТИЗАЦИИ «ПОБЕДЫ».....	41
РИА НОВОСТИ; 2019.08.15; «АЭРОФЛОТ» ПОДЕЛИТСЯ «ЦИФРОВЫМ» ОПЫТОМ С ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛЮ	42
ТАСС; 2019.08.15; АВИАСООБЩЕНИЕ МЕЖДУ КАЛУГОЙ И АНТАЛЬЕЙ ВОЗОБНОВИЛОСЬ.....	43
ТАСС; 2019.08.15; В ТОМСКОЙ ОБЛАСТИ ВОССТАНОВЛЕНО АВИАСООБЩЕНИЕ С ГОРОДОМ КЕДРОВЫЙ, ПРЕРВАННОЕ 13 ЛЕТ НАЗАД...43	
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ШАМИЛЬ БАЙБЕКОВ; 2019.08.15; КРАСНОЯРСКОМУ ХАБУ БЫТЬ!; АВИАГОРИЗОНТЫ СИБИРИ РАСШИРЯЮТСЯ.....	44
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # МОСКВА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2019.08.16; ЭКИПАЖ; МАСТЕРСТВО И ВЫДЕРЖКА ЛЕТНОЙ КОМАНДЫ РЕЙСА U6178 СПАСЛИ ЖИЗНЬ 226 ПАССАЖИРАМ	49
КОММЕРСАНТЪ; СЕРГЕЙ МАШКИН; 2019.08.16; САМОЛЕТ ОКАЗАЛСЯ В ОТЧАЯЧНОМ ПОЛОЖЕНИИ; ПИЛОТЫ ПОСАДИЛИ АТАКОВАННЫЙ ПТИЦАМИ САМОЛЕТ С 226 ПАССАЖИРАМИ НА КУКУРУЗНОЕ ПОЛЕ	50
ТАСС; 2019.08.16; ТЕПЕРЬ НЕ СТРАШНО. В КРЫМ ПРИЛЕТЕЛА ТРЕТЬ ПАССАЖИРОВ АВАРИЙНО СЕВШЕГО ПОД МОСКВОЙ САМОЛЕТА	52
КОММЕРСАНТЪ; НИКОЛАЙ СЕРГЕЕВ, ТАТЬЯНА ГРИШИНА, АННА ВАСИЛЬЕВА; 2019.08.15; КУКУРУЗА ПРИНЯЛА AIRBUS; САМОЛЕТ С 233 ЛЮДЬМИ АВАРИЙНО СЕЛ В ПОДМОСКОВНОМ ПОЛЕ	53
РОССИЯ 24; 2019.08.15; ПОСЛЕДСТВИЯ АВАРИЙНОЙ ПОСАДКИ ЛАЙНЕРА AIRBUS A321 В МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ.....	55
ТАСС; 2019.08.15; В AIRBUS СООБЩИЛИ, ЧТО ОКАЗЫВАЮТ ТЕХНИЧЕСКУЮ ПОДДЕРЖКУ ПО ВОПРОСУ РАССЛЕДОВАНИЯ ЧП А321	56
ТАСС; 2019.08.15; ПОЛПРЕД ПРЕЗИДЕНТА НАЗВАЛ ГЕРОЙСКИМИ ДЕЙСТВИЯ ЭКИПАЖА А321, СЕВШЕГО В ПОЛЕ В ПОДМОСКОВЬЕ.....	57
ТАСС; 2019.08.15; СВЕРДЛОВСКИЙ ГУБЕРНАТОР ПРЕДЛОЖИЛ НАГРАДИТЬ ЭКИПАЖ САМОЛЕТА, СЕВШЕГО В ПОЛЕ В ПОДМОСКОВЬЕ	57
ТАСС; 2019.08.15; НАЛЕТ КОМАНДИРА АВАРИЙНО СЕВШЕГО В ПОДМОСКОВЬЕ САМОЛЕТА СОСТАВЛЯЕТ БОЛЕЕ 3 ТЫСЯЧ ЧАСОВ	57
ТАСС; 2019.08.15; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ВЫПЛАТЯТ ПО 100 ТЫС. РУБЛЕЙ НЕЗАСТРАХОВАННЫМ ПАССАЖИРАМ AIRBUS A321	58
ТАСС; 2019.08.15; ПАССАЖИРЫ САМОЛЕТА, АВАРИЙНО СЕВШЕГО В ПОДМОСКОВЬЕ, ПОЛУЧАТ ВЫПЛАТЫ.....	58
ТАСС; 2019.08.15; «ЧЕРНЫЕ ЯЩИКИ» АВАРИЙНО СЕВШЕГО САМОЛЕТА В ПОДМОСКОВЬЕ ОТПРАВЛЕНЫ НА РАСШИФРОВКУ В МАК	59
ТАСС; 2019.08.15; ВЛАСТИ ПОДМОСКОВЬЯ ЗАЯВИЛИ, ЧТО НЕЗАКОННАЯ СВАЛКА БЛИЗ ЖУКОВСКОГО НЕ МОГЛА ПРИВЛЕЧЬ ЧАЕК.....	59
ТАСС; 2019.08.15; СИСТЕМА ОТПУГИВАНИЯ ПТИЦ В ЛИИ ИМ. ГРОМОВА БЫЛА В РАБОЧЕМ СОСТОЯНИИ В МОМЕНТ ВЗЛЕТА А321	60
ПРАЙМ; 2019.08.15; МИНЭКОЛОГИИ ПОДМОСКОВЬЯ ОПРОВЕРГЛО ПРЕДПОЛОЖЕНИЕ, ЧТО ПРИЧИНОЙ ЧП С А321 СТАЛИ СВАЛКИ	61
RNS; 2019.08.15; BOEING ОТЛОЖИЛ ПОСТАВКИ НОВОГО ЛАЙНЕРА НА ФОНЕ ПРОБЛЕМ ИЗ-ЗА 737 MAX.....	61

ПУБЛИКАЦИИ

РОССИЯ 1 # ВЕСТИ; 2019.08.15; ПРЕДСТАВИТЬ К ГОСУДАРСТВЕННЫМ НАГРАДАМ

В: Происшествие в Жуковском стало первой и главной темой на заседании Правительства России. **Дмитрий Медведев** заявил, что благодаря умелым действиям экипажа удалось предотвратить катастрофу и гибель людей. Премьеру представили подробный доклад о том, как вели себя пилоты и бортпроводники во время аварийной посадки.

ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ (МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ): Хотел бы подчеркнуть высочайшее мастерству и выдержку пилотов. Благодаря слаженным действиям экипажа, летного кабинного экипажа, удалось предотвратить катастрофу, избежать большого числа жертв, сохранить жизни 226 пассажирам и семи членам экипажа.

ДМИТРИЙ МЕДВЕДЕВ (ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ): Угу. Ну, пусть разбираются специалисты действительно с тем, что произошло по всем процедурам. Но очевидно, что действия экипажа заслуживают самой высокой оценки. По итогам рассмотрения вот этой ситуации необходимо будет, видимо, подготовить документы о том, чтобы их представить к наградам государственным.

ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ (МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ): Дмитрий Анатольевич, есть!

В: Предложение представить экипаж к государственным наградам уже поддержали в Государственной думе и в Общественной палате России.

К теме происшествия с самолетом «Уральских авиалиний» мы еще вернемся по ходу нашего выпуска. Ждем новые свидетельства тех, кто пережил эту невероятную посадку лично.

ИНТЕРФАКС; 2019.08.15; МЕДВЕДЕВ ПОРУЧИЛ ПРЕДСТАВИТЬ ЭКИПАЖ АВАРИЙНО СЕВШЕГО В ПОДМОСКОВЬЕ САМОЛЕТА К НАГРАДАМ

Глава правительства РФ **Дмитрий Медведев** поручил **Министерству транспорта** подготовить документы для представления к наградам членов экипажа самолета А321, предотвративших гибель людей при аварийной посадке в Московской области.

«Пусть разбираются специалисты в том, что произошло, по всем процедурам. Очевидно, что действия экипажа заслуживают самой высокой оценки. По итогам рассмотрения этой ситуации необходимо, видимо, будет подготовить документы о том, чтобы их представить к государственным наградам», - сказал **Медведев** в четверг на заседании правительства РФ после доклада главы **Минтранса Евгения Дитриха** об аварийной посадке самолета «Уральских авиалиний», вылетевшего из аэродрома «Жуковский».

«Экипаж слаженно организовал эвакуацию по аварийным надувным трапам. Хотел бы подчеркнуть высочайшее мастерство и выдержку пилотов. Благодаря слаженным действиям экипажа - летного и кабинного - удалось предотвратить катастрофу, избежать большого числа жертв, сохранить жизни 226 пассажиров и семи членов экипажа», - заявил **Дитрих**.

Министр доложил, что в 6:15 мск в четверг самолет авиакомпании «Уральские авиалинии» вылетал из аэропорта «Жуковский». Он следовал по маршруту Москва-Симферополь.

«На взлете, после отрыва от взлетно-посадочной полосы, самолет столкнулся со стаей чаек, попадание которых в двигатели вызвало перебои в их работе и пожар. Экипаж принял решение совершить посадку перед собой», - сказал **Дитрих**.

Вынужденное приземление самолета произошло в 6:16 на кукурузном поле между ближним и дальним приводным маяком аэропорта, на удалении более одного километра

от взлетно-посадочной полосы. Приземление было осуществлено с убранными шасси и с выключенными двигателями, отметил **Дитрих**.

Он напомнил, что на борту воздушного судна находилось 226 пассажиров, семь членов экипажа. В числе пассажиров было 35 детей, в том числе шесть грудных детей.

RNS; 2019.08.15; ГЛАВА МИНТРАНСА ЗАЯВИЛ О ВЫСОЧАЙШЕМ МАСТЕРСТВЕ ПИЛОТОВ AIRBUS

Избежать катастрофы при жесткой посадке Airbus A321 «Уральских авиалиний» в Подмоскowie удалось благодаря высочайшему мастерству и выдержке пилотов, заявил **министр транспорта России Евгений Дитрих** на заседании правительства.

«Хотел бы подчеркнуть высочайшее мастерство и выдержку пилотов, благодаря слаженным действиям экипажа, летного и кабинного, удалось предотвратить катастрофу, избежать большого числа жертв, сохранить жизни 226 пассажирам и 7 членам экипажа», — сказал он в эфире «России 24».

Экипаж самолёта Airbus A321 авиакомпании «Уральские Авиалинии» выполнял рейс по маршруту Жуковский — Симферополь, сообщила ранее пресс-служба Минтранса. По предварительным данным, на борту находились 226 пассажиров и 7 членов экипажа. По данным ведомства, на взлете после отрыва от ВПП самолет столкнулся со стаей чаек, попадание которых в двигатели привело к значительным перебоям в их работе. Экипаж принял решение произвести посадку. Впоследствии в «Уральских авиалиниях» подтвердили, что попадание птиц в оба двигателя привело к отказу силовых установок.

После жесткой посадки за медпомощью обратились 55 человек, сообщил подмосковный Минздрав. В «Уральских авиалиниях» RNS сказали, что подготовили резервный борт для доставки пассажиров в Москву и Симферополь.

Для расследования обстоятельств и причин авиационного происшествия сформирована специальная комиссия, в состав которой входят представители Росавиации, сообщали в Минтрансе.

<https://rns.online/transport/Glava-Mintransa-zayavil-o-visochaishem-masterstve-pilotov-Airbus-2019-08-15/>

РИА НОВОСТИ; 2019.08.15; В ГОСДУМЕ ПРЕДЛОЖИЛИ ПРИОСТАНОВИТЬ РАБОТУ ЖУКОВСКОГО ПОСЛЕ ЧП С А321

Депутат Госдумы Василий Власов (ЛДПР) предложил приостановить работу аэропорта Жуковский после инцидента с самолетом А321, соответствующее обращение депутат направил главе **Минтранса Евгению Дитриху**.

Самолет А321 авиакомпании «Уральские авиалинии» в четверг выполнял рейс 178 по маршруту Жуковский - Симферополь. По данным Росавиации, на борту воздушного судна находились 226 пассажиров и семь членов экипажа. На взлете, после отрыва от взлетно-посадочной полосы, самолет столкнулся со стаей чаек, попадание которых в двигатели привело к значительным перебоям в их работе. Лайнер совершил жесткую посадку в поле в Раменском районе Московской области.

Минприроды России настаивает на проведении проверочных мероприятий по объектам размещения отходов в районе аэропорта Жуковский.

«Во избежание чрезвычайных происшествий считаю целесообразным закрытие аэропорта Жуковский до ликвидации всех несанкционированных мусорных полигонов на территории одноименного городского округа Московской области», - говорится в письме Власова, копия которого имеется в распоряжении РИА Новости.

«Инцидент, произошедший 15 августа 2019 года, является наглядным тому подтверждением. Мастерство экипажа позволило избежать человеческих жертв, однако подобные инциденты не должны повторяться... Прошу вас дать свою оценку данной

инициативе и распорядиться проанализировать возможность ее реализации», - говорится в письме.

Министр экологии и природопользования Московской области Дмитрий Куракин ранее опроверг предположение, что причиной жесткой посадки самолета А321 стали свалки. По его словам, ближайший к месту посадки полигон - «Сафоново» закрыт в 2012 году, «отходы туда не завозятся много лет, кормовой базы для птиц нет», а полигон укрыт грунтами и безопасен.

<https://ria.ru/20190815/1557544380.html>

РБК; ЕВГЕНИЙ КАЛЮКОВ, КОНСТАНТИН ТКАЧЕНКО; 2019.08.15; ГЛАВА РОСАВИАЦИИ АНОНСИРОВАЛ ВОЗВРАЩЕНИЕ «В НЕБО» СЕВШИХ НА ПОЛЕ ПИЛОТОВ; ПСИХОЛОГИЧЕСКОЕ СОСТОЯНИЕ ОБОИХ ПИЛОТОВ УДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНОЕ. ПРЕМЬЕР-МИНИСТР ДМИТРИЙ МЕДВЕДЕВ РАСПОРЯДИЛСЯ ПРЕДСТАВИТЬ ПИЛОТОВ ЛАЙНЕРА К ГОСНАГРАДАМ

Пилоты лайнера Airbus A321 авиакомпании «Уральские авиалинии», совершившего 15 августа посадку на кукурузное поле в Подмосковье, не получили серьезных повреждений, заявил в эфире телеканала «Россия 24» глава Росавиации Александр Нерадько.

«Их прямо на месте происшествия обследовали медики. Сейчас они проходят углубленное медицинское обследование и, как только врачи разрешат, пилоты вернутся в небо, в свою родную стихию», — сказал Нерадько (цитата по ТАСС).

Глава Росавиации отметил, что психологическое состояние обоих пилотов «удовлетворительное».

Нерадько также выразил уверенность, что пилоты Airbus Дамир Юсупов и Георгий Мурзин приняли «единственно правильное решение» о посадке самолета с выключенными двигателями и убранными шасси на поле. Кроме того, глава Росавиации напомнил, что в 2009 году командир Airbus A320-214 авиакомпании US Airways Чесли Салленбергер, посадивший самолет после столкновения со стаей казарок на воду реки Гудзон, стал героем США.

Причиной жесткой посадки самолета Airbus A321 вскоре после его вылета из аэропорта Жуковский в Симферополь в авиакомпании назвали попадание птиц в оба двигателя. Лайнер приземлился в поле в Раменском районе Подмосковья.

За медицинской помощью после жесткой посадки самолета обратились 74 человека, в числе пострадавших — 19 детей. Управляющая компания аэропорта Жуковский сообщила, что всем пассажирам выплатят компенсации по 100 тыс. руб. Премьер-министр Дмитрий Медведев распорядился представить к госнаградам пилотов лайнера.

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5d556ba09a7947b45ce12082>

RNS; 2019.08.15; ГЛАВА РОСАВИАЦИИ ПРОКОММЕНТИРОВАЛ АВИАИНЦИДЕНТ В ПОДМОСКОВЬЕ

В аэропорту «Жуковский» существуют системы орнитологического обеспечения безопасности полетов, но их эффективность предстоит проверить, заявил глава Росавиации Александр Нерадько.

«Столкновение с птицами происходит во всех аэропортах, не только у нас в стране, но и за рубежом и происходит столкновение с птицами... В аэропорту «Жуковский», как и во всех наших аэропортах, существуют системы орнитологического обеспечения безопасности полетов, но вот насколько они эффективны, это еще зависит от многих факторов, в том числе от расположения полигонов бытовых отходов на приаэродромной территории. Все эти обстоятельства и факторы надлежит выяснить комиссии по расследованию обстоятельств и причин авиационных происшествий», — заявил Нерадько в прямом эфире телеканала «Россия 24».

Как ранее заявил заместитель министр экологии и природопользования Московской области Дмитрий Куракин, наличие свалок вокруг Жуковского не могло стать причиной аварии с самолетом. По его словам, ближайший к месту посадки полигон расположен в 14 километрах. Он был закрыт в 2012 году и кормовой базы для птиц там нет.

В пресс-службе Минтранса сообщили, что экипаж самолёта А321 авиакомпании «Уральские Авиалинии» выполнял рейс по маршруту Жуковский — Симферополь. По предварительным данным, на борту находились 226 пассажиров и 7 членов экипажа.

По данным Минтранса России, на взлете после отрыва от ВПП самолет столкнулся со стаей чаек, попадание которых в двигатели привело к значительным перебоям в их работе. Экипаж принял решение произвести посадку. Впоследствии в «Уральских авиалиниях» подтвердили, что попадание птиц в оба двигателя привело к отказу силовых установок.

В Минтрансе отметили, что для расследования обстоятельств и причин авиационного происшествия сформирована специальная комиссия, в состав которой входят представители Росавиации.

<https://rns.online/transport/Glava-Rosaviatsii-prokommentiroval-aviainsident-v-Podmoskove--2019-08-15/>

ВЕСТИ; 2019.08.15; АВАРИЙНАЯ ПОСАДКА А321: БРИФИНГ ГЛАВЫ РОСАВИАЦИИ АЛЕКСАНДРА НЕРАДЬКО

В аэропорту Жуковский аварийно сел аэробус А321 «Уральских авиалиний». На борту находились 185 взрослых пассажиров, 35 детей и 6 грудничков. Летный экипаж состоял из 2 человек. Практически сразу после взлета самолет столкнулся со стаей чаек, вследствие чего начались перебои с двигателями. Пилоты приняли верное решение приземлиться перед собой. Пострадавшие госпитализированы, погибших нет.

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/807560#>

РИА НОВОСТИ; 2019.08.15; ЭКСПЕРТ РАССКАЗАЛ, КАК КУКУРУЗА СПАСЛА АВАРИЙНЫЙ А321 ОТ ПОЖАРА

Пилотам аварийного Airbus А321 «Уральских линий» во многом помогла кукуруза: скольжение по ней уменьшило риск пожара, заявил РИА Новости авиационный эксперт Вадим Лукашевич.

«Хорошо, что кукуруза там была. Она отчасти сработала как пена, которой полосу запенивают. Она удар не смягчила, но обеспечила скольжение. Как полосу запенивают, чтобы не было искрения, тут эту функцию выполнила кукуруза», - сказал собеседник агентства.

По его словам, экипажу повезло, что за взлетно-посадочной полосой тянулись поля, а не жилая застройка или промышленные объекты.

В условиях перегруза и отключенных на момент посадки двигателей, пилоты сработали первоклассно, однако данный случай, по мнению эксперта, нельзя назвать русским «чудом на Гудзоне».

«Чудо на Гудзоне» заключалось в том, что там самолет успел набрать высоту, летчики могли пытаться выбрать место посадки и выбрали Гудзон, хотя вокруг была городская застройка, а Гудзон перекрывали мосты - нужно было перелететь один мост, но не долететь до другого. У американских пилотов было больше возможностей для выбора, отметил Лукашевич.

«В нашем же случае самолет не успел набрать скорость, вышел на высоту 100-150 метров, а дальше шел по прямой. Он был залит топливом полностью. Они не перевернулись, не раскололись. Я считаю, что им повезло», - заявил эксперт.

При этом Лукашевич обратил внимание, что, судя по опубликованным видео, птицы попали в один из двигателей еще во время разбега самолета. Хотя глава Росавиации Александр Нерадько заявлял о высоте в 20-30 метров.

«Это говорит том, что вина полностью лежит на аэропорте. В зоне аэропорта, на взлетно-посадочной полосе птиц быть не должно. За это отвечает аэропорт», - заключил Лукашевич.

<https://ria.ru/20190815/1557540880.html>

ТАСС; 2019.08.15; СОЮЗ АВТОСТРАХОВЩИКОВ АНОНСИРОВАЛ ЗАПУСК ПРИЛОЖЕНИЯ ДЛЯ ОФОРМЛЕНИЯ ДТП ПО ЕВРОПРОТОКОЛУ

Российский союз автостраховщиков (РСА) осенью планирует запустить мобильное приложение для оформления европротокола в электронном виде. Об этом сообщает «РИА Новости» со ссылкой на главу союза Игоря Юргенса.

«Осенью будет запущено мобильное приложение РСА. Каждый автовладелец, который его скачает, сможет ввести в него данные о нескольких своих полисах - это, как правило, полисы по автомобилям, которыми пользуются члены семьи. Также у него будет возможность воспользоваться европротоколом, потратив на оформление ДТП, если оно случится, не более 15 минут», - сказал он.

Как отметили представители союза, эту разработку РСА передает Банк России. Отмечается, что у нововведения будет расширенный функционал. Так, пилотными регионами, автовладельцам в которых будут отправлять электронные извещения об авариях по европротоколу, стали Москва, Московская область, Санкт-Петербург и Ленинградская область.

Сообщается, что подобное приложение уже работает. Оно называется «ДТП. Европротокол». Его разработали специалисты союза. С помощью него можно проверить соответствие условиям европротокола, сделать снимки повреждения автомобиля, отметить координаты происшествия.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/865005>

ТАСС; 2019.08.15; ПРОВЕРКУ УСТРОЙСТВ ЭРА-ГЛОНАСС МОГУТ ВКЛЮЧИТЬ В ТЕХОСМОТР АВТОМОБИЛЕЙ

Операторов техосмотра, автодилеров и перевозчиков могут обязать проверять работоспособность установленных на автомобилях устройств вызова экстренных оперативных служб ЭРА-ГЛОНАСС. Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе Национальной технологической инициативы «Автонет».

«Инициирована подготовка распоряжения правительства Российской Федерации о включении в Дорожную карту по законодательству «Автонет» мероприятия по повышению надежности работы системы экстренного реагирования «ЭРА-ГЛОНАСС» за счет обязательной проверки работоспособности устройств вызова экстренных оперативных служб, уже установленных на автомобилях», - сообщили в пресс-службе.

«Недостаточная компетенция, а зачастую и недобросовестность автодилеров приводит к тому, что покупатель получает машину с неработающим устройством вызова экстренных оперативных служб. Также не проводится проверка работоспособности этих устройств операторами технического осмотра транспортных средств», - отметили в пресс-службе организации.

В «Автонете» отмечают необходимость законодательно закрепить обязанность автодилеров, операторов технического осмотра и перевозчиков проводить такую проверку, в том числе предрейсовый контроль. Процедуру проверки устройств уже разработал Сколковский институт науки и технологий. «Специальное обучение сотрудников СТО и дилерских центров не потребуется, процедуру проверки устройств рекомендуется проводить при прохождении планового ТО и предпродажной подготовке автомобиля», - уточнили в пресс-службе.

Национальная технологическая инициатива (НТИ) - государственная программа мер по формированию принципиально новых рынков и созданию условий для глобального технологического лидерства России к 2035 году. Программа состоит из 11 направлений, включая рынок «Автонет», для развития которого создана одноименная рабочая группа.

<https://tass.ru/ekonomika/6766967>

ТАСС; 2019.08.15; РОССИЙСКИЕ РЕГИОНЫ ДОПОЛНИТЕЛЬНО ПОЛУЧАТ 39,2 МЛРД РУБЛЕЙ НА ДОРОЖНУЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

На дорожную деятельность российские регионы в 2019 году дополнительно получат 39,2 млрд рублей, следует из сообщения Министерства транспорта Российской Федерации.

Из них 34,44 млрд рублей выделены правительством РФ после пересчета и уточнения объемов Федерального дорожного фонда, а 4,76 млрд рублей - средства федерального бюджета, не использованные субъектами в 2018 году.

Два распоряжения о распределении иных межбюджетных трансферов на финансовое обеспечение дорожной деятельности в российских регионах были приняты 9 августа на заседании правительства РФ. Средства будут направлены в бюджеты субъектов в 2019 году в рамках ведомственной целевой программы «Содействие развитию автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения» государственной программы РФ «Развитие транспортной системы».

Дополнительное финансирование будет направлено на продолжение реконструкции и строительства объектов, реализуемых субъектами с привлечением средств федерального бюджета (12,9 млрд рублей). На проекты с применением механизмов государственно-частного партнерства пойдут 5,7 млрд рублей. Средства, в частности, направят на строительство Восточного обхода Перми, мостового перехода через Обь в Новосибирске, Восточного выезда из Уфы в Республике Башкирия.

На реконструкцию, капитальный ремонт и ремонт уникальных искусственных сооружений, которые находятся в предаварийном состоянии, направят 3,2 млрд рублей. В первую очередь, Алтайскому краю на четыре мостовых сооружения и один путепровод через железнодорожные пути в Барнауле, Тамбовской области на ремонт двух аварийных мостовых сооружений через реку Ворона и Амурской области на реконструкцию путепровода в городе Свободный, разрушенного в результате ЧС.

Порядка 2,5 млрд рублей направят на восстановительные работы по ликвидации последствий паводков 2017-2018 годов в Кабардино-Балкарской Республике, Забайкальском крае, Новгородской области, Алтайском крае, Республике Алтай, Волгоградской области, Амурской области, Краснодарском крае.

Порядка 6 млрд рублей направят на точечное решение дорожных проблем в 16 российских субъектах.

Финансирование из неиспользованных в 2018 году средств Федерального дорожного фонда используют для ремонта дорог и оплаты ранее выполненных дорожных работ по ранее заключенным в прошлом году регионами госконтрактам.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6766667>

ТАСС; 2019.08.15; ДОРОЖНУЮ СЕТЬ КУРСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ УВЕЛИЧИЛИ ВДВОЕ ДЛЯ ЭФФЕКТИВНОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СРЕДСТВ

Курская городская агломерация, включавшая ранее Курск и Курский район, расширится еще на восемь муниципальных образований, что позволит более эффективно использовать средства на ремонт дорог по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. После подписания соглашения дорожная сеть агломерации увеличится более чем в два раза - до 1,62 тыс.км, сообщили ТАСС в четверг в пресс-службе администрации региона.

«Сегодня состоялось подписание соглашения о включении в состав Курской городской агломерации 8 муниципальных образований. В результате общая протяженность дорожной сети городской агломерации увеличится более чем в два раза - с 643,8 км до 1620,5 км», - сказали в пресс-службе.

В июле на одном из заседаний, посвященных реализации **нацпроекта**, глава комитета транспорта и автодорог Курской области Владимир Муравьев отметил, что предстоящее расширение границ Курской агломерации позволит эффективнее распределять средства, предусмотренные на выполнение дорожных работ по **нацпроекту**. Как уточнили в администрации региона, в 2024 году доля дорожной сети городской агломерации, находящейся в нормативном состоянии, должна составить около 85%, что позволит привлечь дополнительное финансирование из федерального бюджета на капитальный ремонт, реконструкцию и строительство автомобильных дорог, мостов и путепроводов.

На реализацию **нацпроекта** в 2019 году в границах Курской городской агломерации направлено более 1,4 млрд рублей, большая часть из которых - средства федерального бюджета. Ремонт будет выполнен на дорогах протяженностью свыше 51 км, завершить основные виды работ планируется к сентябрю.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/870815>

ТАСС; 2019.08.15; МЭРИЯ НОВОСИБИРСКА ПРОВЕДЕТ РЕКОНСТРУКЦИЮ И РАСШИРЕНИЕ ЗАГРУЖЕННЫХ ДОРОГ ИЗ ПРИГОРОДА

Мэрия Новосибирска проведет до конца 2019 реконструкцию дорожной сети города стоимостью 1 млрд рублей с расширением и увеличением количества полос на загруженных автомобильных трассах, соединяющих центр города с быстрорастущими окраинными микрорайонами. Об этом сообщили ТАСС в четверг пресс-службе мэрии города.

«В рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** запланировано реконструировать 15 дорожных объектов площадью около 437 тыс. кв. м. Общая сумма составит 1,015 млрд рублей», - сказали в мэрии.

Реконструкция, в частности, затронет улицы Гребенщевского, Фадеева и Кедровую, которые соединяют с центром города микрорайоны «Родники» и «Стрижи». Население только микрорайона «Стрижи» за последние годы выросло втрое, и существующая дорожная сеть не справляется с нагрузками. Расширение дороги поможет снять загруженность в час пик и решить проблему автомобильных пробок.

Кроме того, реконструкция затронет другие магистрали Новосибирска, в том числе улицы в центре города.

За счет **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД)** к концу 2024 года планируется отремонтировать более 45 тыс. км региональных дорог и 30 тыс. км улиц в городах.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/866095>

ТАСС; 2019.08.15; МЭРИЯ НОВОСИБИРСКА ПЛАНИРУЕТ ПЕРЕДАТЬ В КОНЦЕССИЮ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ПОТОКОВ

Мэрия Новосибирска до конца 2019 года завершит разработку концессии по передаче инвестору системы интеллектуального регулирования транспортных потоков на гостевых маршрутах города, разработанных к молодежному чемпионату мира по хоккею 2023 года, а также на других магистралях. Об этом ТАСС сообщил в четверг начальник департамента промышленности, инноваций и предпринимательства мэрии Новосибирска Александр Люлько.

«Мэрия в лице профильного департамента транспорта готовит концессию по гостевым маршрутам и по всему городу Новосибирску, речь идет о регулировании транспортных потоков. Сейчас у нас несколько достаточно интересных предложений - рассматривать

этот вопрос комплексно: не только как регулирование транспортных потоков, но и как создание систем парковок и «умного освещения», - сказал он.

Глава департамента рассчитывает, что интеллектуальные системы, которые регулируют транспортные потоки, помогут Новосибирску улучшить ситуацию с пробками. Для этого на дорогах города будут устанавливать системы контроллеров, а также «умные светофоры», которые могут оценивать обстановку на дорогах и переключаться в зависимости от интенсивности движения.

«Сейчас есть несколько подходов к разработке концессии. Такая система стоит достаточно больших денег, точно более 1 млрд рублей. Для бюджета это была бы очень большая нагрузка, поэтому мы прорабатываем финансовые схемы для того, чтобы это все реализовать с участием инвесторов. Чтобы привлечь инвестора, система должна быть в идеале самокупаемой, но если не получится самокупаемой, то хотя бы частично окупаемой», - пояснил собеседник агентства.

По словам Люлько, мэрия Новосибирска планирует разработать концессию в 2019 году. Реализовать проект по оптимизации транспортных потоков по концессии власти планируют к 2023 году, когда в городе пройдет молодежный чемпионат мира по хоккею. В настоящее время интерес к проекту проявили две компании - «СофтЛайн» и «Ситроникс». «СофтЛайн» ранее уже реализовала проект регулирования транспортных потоков на улице Станционная, ведущей из города в аэропорт Толмачево. Компания «Ситроникс» планирует осенью 2019 года за счет собственных средств внедрить в Новосибирске пилотный проект интеллектуальной транспортной системы (ИТС) на площади Труда и площади Энергетиков.

К молодежному чемпионату мира по хоккею 2023 года в Новосибирске сделают шесть гостевых маршрутов в разных районах города, они будут включать въезды и выезды из города, центральные улицы Новосибирска, места массового пребывания.

<https://tass.ru/sibir-news/6764481>

ТАСС; 2019.08.15; В УДМУРТИИ ОТКРЫЛИ ЗАВОД, КОТОРЫЙ ПРОИЗВОДИТ АСФАЛЬТ ПО НОВЫМ СТАНДАРТАМ

В Удмуртии запустили завод, который производит асфальт по новым стандартам. Его работа позволит более качественно подбирать покрытие для трасс, ремонтируемых в том числе по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, сообщил журналистам в четверг председатель правительства региона Ярослав Семенов.

«Существующие мощности у автодорожных предприятий - республиканских и частных - порой не справляются с тем объемом, который у нас постоянно нарастает - это и национальный проект, это и устойчивое развитие сельских территорий, и опорный план дорожной деятельности. Производительность завода 120 тонн асфальтобетона в час», - сказал Семенов.

Преимущество завода в том, что он выпускает все марки асфальтобетонной смеси, которые используются сейчас при реконструкции трасс в рамках **нацпроекта**, а также может создавать смесь с более мелким размером «зерен», что позволит выбирать тот или иной тип асфальта в зависимости от дорожного трафика или определенных климатических условий.

Завод также является мобильным. По словам премьер-министра Удмуртии, в случае, если крупные дорожные работы необходимо будет провести в отдаленном районе республики, то установка за месяц может быть перемещена. Власти региона не исключают при этом покупку еще нескольких аналогичных мобильных предприятий.

Нацпроект «Безопасные и качественные автодороги» охватит 104 города, формирующих агломерации, в 83 субъектах РФ. В рамках реализации проекта к 2024 году (по сравнению с 2017 годом) должна вырасти доля автодорог регионального значения в нормативном состоянии с 43,1% до 50,9%, ликвидирована половина мест концентрации

ДТП, вдвое - до 85% - увеличена доля протяженности дорог городских агломераций в нормативном состоянии, на 10% снижена доля федеральных и региональных трасс, работающих в режиме перегрузки. Финансирование **нацпроекта** со стороны регионов за шесть лет составит 4 трлн 139,1 млрд рублей, при этом федеральный бюджет направит 440,9 млрд рублей.

Власти Удмуртии за шесть лет по **нацпроекту** планируют отремонтировать почти 1 тыс. километров дорог. На реализацию планируется направить порядка 11,4 млрд рублей, из которых 4 млрд профинансирует региональный бюджет.

<https://futureussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/870093>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.15; «ЕДИНЫЙ» БИЛЕТ СОБИРАЮТСЯ ВНЕДРИТЬ В РЯДЕ РЕГИОНОВ РОССИИ ПО АНАЛОГИИ С КРЫМОМ

Автономная некоммерческая организация «Единая транспортная дирекция» (ЕТД), организующая перевозки по «единому» билету (включает поездку на автобусе и поезде) в Крым, планирует распространить опыт таких интермодальных перевозок и на другие регионы России, сообщила пресс-служба ЕТД.

«Одним из первых этот проект будет реализован в Курской области. Работа по внедрению «единых» билетов также ведется в Волгоградской, Ростовской и Самарской областях», - говорится в пресс-релизе.

Представители ЕТД и властей Курской области подписали соглашение, согласно которому систему «единого» билета внедрят на маршрутах следования пассажиров из любого города РФ в один из 6 городов области. Это облегчит логистические процессы и сократит время в пути, считают в ЕТД.

«На первом этапе проекта предполагается организовать перевозку пассажиров в Фатеж, Железнодорожск, Курчатов, Льгов, Обоянь, Суджу и в обратном направлении с пересадкой на железнодорожном вокзале Курска», - говорится в пресс-релизе.

«Единый» билет можно будет приобрести в любой железнодорожной кассе и в интернете на сайте ОАО «РЖД». В настоящее время завершается формирование расписания, в котором время отправление автобусов будет состыковано с прибытием поездов.

«Далее к проекту планируется подключить и перевозки авиационным транспортом», - отмечает также ЕТД.

Как сообщалось, перевозки по «единому» билету в Крым и обратно с использованием железнодорожного и автомобильного транспорта осуществляются с 2014 года. С середины мая 2018 года они осуществляются без использования паромов, Керченская паромная переправа исключена из схемы движения после открытия автодорожной части Крымского моста.

Интермодальные перевозки по «единому» билету с использованием авиационного транспорта реализуются АНО «ЕТД» с 2016 года. Пилотным проектом стали перевозки по системе Fly&Bus из аэропорта Симферополя в города и санатории Крыма.

В целом за пять курортных сезонов услугой «единого» билета воспользовались более 2 млн человек.

Программа «единый билет» с 2017 года работает также в Абхазии: в 5 городов республики по маршруту от железнодорожного вокзала Адлера через аэропорт Сочи.

На ту же тему:

<https://tass.ru/obschestvo/6766037>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.15; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ЖДЕТ К НОЯБРЮ «НОРМАТИВКУ» ДЛЯ ВЫВОДА ТРАНЗИТНЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК ИЗ-ПОД РЕГУЛИРОВАНИЯ ФАС

Правительство РФ ожидает, что к 1 ноября 2019 года профильные ведомства подготовят нормативную базу для вывода транзитных и трансферных авиаперевозок из-под действия антимонопольного регулирования.

Такое мероприятие содержится в плане реализации стратегии развития экспорта услуг до 2025 года, утвержденном распоряжением за подписью премьер-министра Дмитрия **Медведева**. Документ опубликован на сайте правительства в четверг. Ответственными за исполнение назначены **Минтранс** РФ и Федеральная антимонопольная служба (ФАС).

Распространение антимонопольного регулирования на авиаперевозки «транзитных пассажиров, не останавливающихся в РФ», является сдерживающим фактором развития экспорта услуг воздушного транспорта, следует из текста стратегии.

В числе других проблем - отсутствие упрощенного визового режима для транзитных пассажиров, высокие тарифы естественных монополий, инфраструктурные ограничения в иностранных аэропортах, «не позволяющие организовывать дополнительные рейсы российских авиакомпаний» (какие именно ограничения, не уточняется). Подготовить предложения о «формировании механизма согласования с авиавластями иностранных государств мер по преодолению инфраструктурных ограничений в крупнейших аэропортах Азии, Америки и Европы для выполнения полетов российских авиакомпаний» к 1 января 2020 года должен **Минтранс**.

К 31 декабря 2021 года, согласно плану мероприятий, в РФ должна быть внедрена автоматизированная информационная система оформления и сопровождения воздушных грузовых перевозок. К этому сроку требуется принять соответствующее постановление правительства, подготовкой которого займутся **Минтранс**, ФТС и ФНС России.

«Существенно снижает конкурентоспособность транзита грузов воздушным транспортом по транссибирским маршрутам (КНР - Юго-Восточная Азия - Западная Европа) сложность административных процедур при межаэропортовой перевозке автомобильным транспортом международных грузов между воздушными **пунктами пропуска** аэропортов Московского авиационного узла, подготовка документов для выполнения которых занимает 48 часов», - отмечается в стратегии. В этой связи к апрелю 2020 года должен быть принят закон, упрощающий процедуры таможенного декларирования указанных грузов. Ответственные за мероприятия - Минфин, **Минтранс**, Минэкономразвития, Минсельхоз, Минздрав.

Кроме того, к 1 января 2020 г. правительство требует принятия закона, обеспечивающего «возможность применения ставки НДС 0% при оказании услуг (работ), связанных с иностранными воздушными и морскими судами, временно находящимися на территории РФ (монтаж, сборка, переработка, обработка, ремонт и техническое обслуживание)». В этой работе должны участвовать Минфин, ФНС, Минпромторг и Минэкономразвития.

ИНТЕРФАКС; 2019.08.15; РОССИЯНКАМ РАЗРЕШАТ РАБОТАТЬ МАШИНИСТАМИ ПОЕЗДОВ, НО НЕФТЯНИЦАМИ ОНИ СТАТЬ ПО-ПРЕЖНЕМУ НЕ СМОГУТ

Министерство труда и социальной защиты России утвердило новый перечень производств, работ и должностей с вредными и опасными условиями труда, где ограничивается применение труда женщин.

Соответствующий приказ Минтруда за подписью министра Максима Топилина опубликован на официальном интернет-портале правовой информации в четверг. Согласно документу, он вступает в силу с 1 января 2021 года.

В новом перечне снято одно из наиболее часто обсуждаемых ограничений - на прием женщин на работу машинистами на железной дороге (кроме маневровых работ, которые связаны с поднятием тяжестей), однако это не единственное изменение.

Старый перечень 20-летней давности насчитывал 456 наименований запрещенных работ, в новом их ровно 100. Так, нет в новом перечне слесарей по ремонту автомобилей и дальнобойщиков.

Вместе с тем, женщинам по-прежнему нельзя будет работать пожарными (непосредственное тушение пожаров), водителями бульдозеров, экскаваторов и асфальтоукладчиков, водолазами, грузчиками, шахтерами, камнетесами, бурильщиками, выполнять целый ряд судовых и судоремонтных работ, работ по добыче нефти и газа, работ в цветной металлургии и металлообработке.

Ограничения остались, в основном, на работу с химикатами, тяжестями или в опасных условиях - например, в шахте или в карьере.

О начале подготовки нового перечня стало известно в прошлом году.

За то, чтобы дать женщинам возможность работать машинистами современных поездов, неоднократно высказывались в «РЖД». Руководство компании обещало, что обеспечит для женщин достойные условия труда.

КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2019.08.16; «БОЛЬШАЯ ДОЛЯ РОССИЙСКОГО РЫНКА — СЕРЫЕ ПЕРЕВОЗКИ»; ГЛАВА РОССИЙСКОГО ОФИСА LUX EXPRESS РАЙТ РЕММЕЛЬ ОБ АВТОБУСНОМ СООБЩЕНИИ В РФ И ЕВРОПЕ

В России продолжается процесс обеления рынка автобусных перевозок. О том, чем сегмент отличается от европейского, а также почему российскую технику не выбирают в свои парки иностранные игроки, в интервью “Ъ” рассказал глава российского офиса одного из крупнейших автобусных перевозчиков в Балтийском регионе Lux Express Райт Реммель.

— Чем отличается рынок России от рынка Европы, как отличаются ваши бизнес-модели?

— Первый нюанс — это более тщательное законодательное регулирование российского рынка в отличие, например, от Эстонии. Особенно это касается вопросов транспортной безопасности. Я очень хорошо понимаю, что это общие требования в том числе в рамках борьбы с террористическими угрозами, и мы должны следовать им.

Очевидно, что не хватает инфраструктуры: например, если мы говорим про Петербург, в городе только один автовокзал и фактически это центр города. Если бы он был возле, допустим, Купчино (на юге города), то это уже возможность быстро и без пробок выехать на трассу «Скандинавия», в Москву, Эстонию, Латвию и в других направлениях.

Кроме того, большая доля российского автобусного рынка — серые перевозки. В Эстонии такого нет, хотя еще 15 лет назад возле Таллинского автовокзала тоже были какие-то небольшие автобусы, которыми непонятно кто управлял. С тех пор все изменилось, потому как сфера общественного транспорта стала привлекательной: люди в Эстонии поняли, что не надо играть со своей безопасностью. Я имею в виду, что да, ты можешь сесть в какую-то машину, там будет водитель, но гарантий никаких нет, тем более если что-то случается. Это уже желание человека: выбрать того перевозчика, который честно, аккуратно, прозрачно и по закону все сделает, или серого.

Но в целом, конечно, все рынки отличаются: есть разница и между Латвией, Эстонией, Литвой, Финляндией. Везде есть свои нюансы. Самое главное, чтобы у властей было понимание, что общественный транспорт нужно сделать удобным, чистым, аккуратным.

— Как вы оцениваете обязательное оснащение автобусов системами ГЛОНАСС?

— Опять-таки нужно понять, зачем это делается. Если смотреть статистику аварий с автобусами, то это как-то нужно регулировать для быстрой реакции служб спасения. Плюс это играет и на обеление рынка. Россия — огромная страна, и оснащение всех

автобусов такими системами — единственная возможность как-то регулировать движение перевозчиков. Если игроки на рынке сами не понимают, что надо корректировать свои услуги или у них нет на это инвестиций, тогда, к сожалению, государство должно взять эти функции на себя.

— Вы рассматриваете вариант закупки каких-то российских автобусов? Или легких коммерческих автомобилей (LCV)?

— У нас есть несколько микроавтобусов Mercedes-Benz Sprinter. Их шасси, кузов и двигатель — немецкого производства, но салон или, например, система отопления под наши требования уже сделаны на заводе в Нижнем Новгороде.

— А автобусов? Например, той же группы ГАЗ или КамАЗа?

— Понимаете, мы очень долго думали даже о том, нужен ли нам такой микроавтобус. Потому что для эффективного управления парком, в нем должны быть максимально однородные автомобили. Если у тебя есть разные поставщики, дилеры и так далее, то трудно контролировать это все.

Переговоры с российскими производителями мы постоянно ведем: каждый месяц буквально кто-то из них интересуется поставками. Но мы свой выбор по автобусам сделали — это автобусы Irizar испанского производства. На них установлены двигатель и шасси Scania. Все остальное делают в Испании. Это машины под заказ.

Если мы видим необходимость что-то исправить, это занимает определенное время, потому что машина должна пройти краш-тесты и другие испытания. Даже менять сидения просто так невозможно, весь процесс до момента поставки займет полтора-два года. Поэтому менять кого-то просто ради того, чтобы получить что-то новое,— это бессмысленно.

— Но в целом в парке у вас есть другие автобусы?

— Под наш лоукостер мы брали автобусы других марок, также в парке были Volvo. По цене и качеству обслуживания, а мы платим за каждый километр пробега, сейчас лучшее предложение у Irizar.

— Вы говорите о сервисных контрактах?

— Да, и в принципе это удобная схема оплаты за километр. Так мы можем держать под контролем свои затраты вне зависимости от того, что произошло, планировать свои инвестиции, планы открытия новых рейсов и так далее.

— А тот факт, что сегодня, в том числе из-за курсовой разницы, покупать в России дешевле, не дает бонуса?

— Мы ведем переговоры с некоторыми производствами и заводами, всем передаем свою концепцию идеального автобуса. Как это более или менее должно выглядеть, какие сидения, какой кузов, какой двигатель... До сих пор никто ничего подобного тому, что есть у Irizar со Scania, не предлагал. И это проблема не только России: такого продукта нет и в Скандинавии.

— В части LCV для расширения парка вы тоже рассмотрите только Sprinter или российская «Газель» также может заинтересовать?

— Мы сейчас прорабатываем, какой будет следующая модель микроавтобуса.

— Группа ГАЗ сейчас под санкциями. Вы можете при этом закупить у них что-то или для вас это существенное ограничение?

— У нас есть российская «дочка», и вообще мы аполитичная фирма. Поэтому мы рассматриваем всех.

— У вас сегодня в РФ основные перевозки из Петербурга. Вы планируете расширять географию?

— Это требует больших инвестиций. Если также активно работать в Москве или, скажем, в Пскове, нужны отдельный офис под это, определенная база, чтобы контролировать выход на линию. Плюс нужен медицинский контроль, диспетчеры — все это требует средств. Сейчас мы видим, что затраты на такие проекты больше, чем ожидаемые доходы.

Например, на открытие маршрута Санкт-Петербург—Хельсинки ушло четыре года, Рига—Минск — пять лет. Так что расширение географии — дело не одного дня.

Автобус, например, стоит €400 тыс. Чтобы запустить маршрут Петербург—Москва, нужны как минимум два автобуса. Плюс затраты на обслуживание на каждый километр. И если мы смотрим, сколько сейчас стоит километр между Москвой и Питером, то наш продукт невыгоден. Запуск лоукостера мы даже не рассматриваем: это не наша бизнес-модель.

— Но у вас же есть лоукостер Simple.

— Можно сказать, что уже нет: осталось четыре автобуса, и они до сих пор на линии, потому что при продаже мы получим убыток. Мы еще будем работать на них какое-то время, чтобы окупить инвестиции, и уйдем из этого сегмента.

— То есть такая диверсификация бизнеса оказалась ошибкой?

— Мы нашли свою нишу и поняли, что если ты делаешь что-то хорошо, то все свои ресурсы нужно направить на это. Когда есть два бренда, ты не можешь балансировать между ними так, чтобы ни один не терял в качестве и при этом была адекватная прибыль. В какой-то момент начнется каннибализация, они будут сами себе мешать.

— Какая у вас сейчас доля рынка в РФ? И помогла ли ее наращиванию работа с агрегаторами вроде Tutu.ru? К вам пришла новая аудитория?

— У нас самое большое количество регулярных автобусных рейсов в день из Петербурга в направлении Прибалтики и Финляндии. Например, ежедневно девять рейсов в каждую сторону на маршруте Санкт-Петербург—Таллин и пять — на линии Санкт-Петербург—Хельсинки. На финском направлении наращиванию нашего присутствия помогло открытие остановки в аэропорту Хельсинки-Вантаа. 35% пассажиров выбирают ее для своих поездок.

С Tutu.ru мы только начали работать, но уже видим, что география наших клиентов расширилась: есть пассажиры из Белгородской, Омской, Новосибирской, Челябинской, Магаданской областей, Краснодарского и Приморского краев.

Из всех проданных через Tutu.ru билетов 84% — это новые клиенты для нас. Из тех, кто ранее ездил с нами, 44% ранее покупали билеты в кассах.

— Отличается ли ценообразование в РФ и Скандинавии? И как на вас сказалась девальвация рубля?

— Сбор автовокзала на российских линиях, например, в Питере — это 5% затрат. Если мы возьмем прибалтийские линии, то в Эстонии это 1%, в Литве — 2–3%, в Латвии — 3–4%. В целом это не сказывается на клиентах. Когда курс евро вырос до 80–90 руб., мы действительно сидели и думали, что с этим делать. Обычный человек, кому нужно уехать из точки А в точку Б, не должен об этом думать. Мы частично также взяли этот убыток на себя.

— А чем вы компенсируете эти издержки?

— Мы верим в экономику проекта и поэтому можем себе позволить некоторое время быть в минусе.

— И в рамках российских реалий? Доходы населения падают, а вы предлагаете продукт чуть выше рынка.

— Люди всегда будут путешествовать. Тем более последние несколько месяцев курс рубля остается относительно стабильным, политика стабильная, погода хорошая — больше ничего не надо.

— У вас упал пассажиропоток с 2014 года?

— На российских линиях был спад пассажиропотока в январе—феврале 2014 года по сравнению с тем же периодом 2013 года. Но затем начался поступательный рост — ежегодно на 7–8%. А в 2018 году на 12%. Как правило, все уравнивается. В 2018 году, например, в апреле был спад на 6%, а в сентябре — рост до 15%. Все равно по итогам 2018 года вышли в плюс на 12% по РФ.

— Вы сейчас планируете развивать франшизу — что это и может ли она быть представлена в РФ?

— Мы уже ввели этот продукт в качестве теста для дочерней компании в Эстонии: некоторые автобусы передали по договору им, они осуществляли там перевозки на некоторых линиях, это довольно хорошо работало. Теперь у нас есть вопрос, как это сделать за границей.

— Но вы же говорите, что ваша бизнес-модель сейчас в России не будет рентабельной. Почему это не касается франшизы? Это другой продукт?

— Нет, продукт там тот же самый. Я не сказал, что нерентабельный, но работать для нас сегодня с новыми автобусами было бы слишком дорого. Через шесть лет автобус за €400 тыс. окупается для нас, и мы можем передавать их по франшизе. То есть это будут уже другие вложения на старте.

Рыночная цена на эти автобусы, конечно же, другая, и найти на них покупателей на этом рынке не так уж легко.

— Многие производители грузовиков, в том числе и «большой восьмерки», говорят о том, что есть проблема с водителями: квалифицированных кадров практически не осталось. Они делают ставку на развитие беспилотников, чтобы постепенно вообще вывести водителей из цикла. У вас есть такая проблема?

— Да, и не только в России, Эстонии, Финляндии,— повсюду. Например, в Эстонии число водителей в возрасте до 35 лет составляет около 6% — это очень мало, на этом будущее не построишь. Большинство водителей уже предпенсионного возраста, но главное — чем они старше, тем медленнее становится их реакция, что влияет на безопасность.

Мы активно работаем над привлечением молодых водителей в партнерстве со школами автомобилистов, призываем молодежь к этой профессии. Плюс зарплата — очень важный аспект, в Эстонии профсоюзный договор, грубо говоря, где-то €1 тыс. брутто в месяц минимум, но водитель не придет на работу за эти деньги: €1,2 тыс. на руки минимум. Вот здесь, безусловно, идет давление на цену, потому что нужно повышать зарплаты.

В России то же самое. И из-за этого расширять рейсы также сложно, потому как трудно найти хорошие кадры. Тем более что нужно признать: это тяжелая работа. Я очень много езжу с водителями, каждую неделю по несколько сотен километров, знаю, о чем говорю. Поэтому нужны какие-то допусловия помимо зарплаты: у нас здесь, на вокзале в Таллине, есть комната отдыха, где обустроены массажные кресла для водителей, есть автомат по подсчету денег, чтобы они не возились с наличными, бесплатные напитки. Все сделано для того, чтобы они отдохнули между рейсами.

Кроме того, возвращаясь к автобусам, они тоже играют большую роль. У нас все сервисные контракты, то есть водители понимают, что у них не будет грязных рук плюс они не ответственны за уборку и прочее. Все, что нужно,— это взять ключи и принести их обратно.

— Но ставку на переход к беспилотникам вы не делаете?

— Мы проводили опрос на эту тему среди пассажиров, и 30% опрошенных сказали, что никогда и ни при каких условиях не поедут в таком автобусе.

Технически это сделать проще, чем преодолеть страх, вот этот человеческий фактор. Чтобы автобус ехал 90 км/ч и было доверие перевозчику, несмотря на отсутствие водителей.

Правда, четверть опрошенных сказали, что готовы на это пойти. Поэтому я верю, что это будущее. Скорее все начнется с каких-то городских маршрутов или, например, автобусный вокзал—аэропорт, расстояние между которыми в Таллине составляет пару километров. Но это инвестиции в инфраструктуру, что частный предприниматель не может делать. Возьмем, например, маршрут Таллин—Рига: если туда поставить автобус без водителя, надо для этого выделить не только полосу. Это уже очень-очень-очень дорого.

<https://www.kommersant.ru/doc/4061471>

ТАСС; 2019.08.15; СЕТЬ СКОРОСТНЫХ ДОРОГ «АВТОДОРА» В 2019 ГОДУ УВЕЛИЧИТСЯ НА 200 КМ

Сеть скоростных федеральных дорог под управлением «Автодора» увеличится на 201,8 км по итогам 2019 года, сообщили в пресс-службе госкомпании.

«По итогам 2019 года сеть скоростных федеральных дорог в России, которые находятся в управлении госкомпании «Автодор», увеличится на 201,8 км за счет ввода в эксплуатацию новых объектов и реконструкции существующих», - говорится в сообщении.

Как отметили на расширенном заседании правления госкомпании, на сегодняшний момент в эксплуатацию введено 55,7 км скоростных дорог, большая часть которых пришлась на трассу М-11 «Москва - Санкт-Петербург». Еще 103,4 км находятся в высокой степени готовности.

По словам председателя правления «Автодора» Вячеслава Петушенко, за 10 лет госкомпания построила 1053 км современных скоростных дорог. При этом за следующие шесть лет в планах компании - строительство 1700 км дорог.

ГК «Автодор» создана в 2009 году. Цель компании - создание и развитие опорной сети скоростных автомобильных дорог в России, привлечение внебюджетных инвестиций, развитие объектов дорожного сервиса. В доверительном управлении компании находятся трассы М-1 «Беларусь», М-4 «Дон», М-3 «Украина» и строящаяся скоростная автомобильная дорога М-11 «Москва - Санкт-Петербург». «Автодор» также является ответственным исполнителем строительства ЦКАД в Москве и Московской области.

<https://tass.ru/ekonomika/6768166>

ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.08.16; «АВТОДОР» НАМЕРЕН ЗАПУСТИТЬ НОВУЮ СХЕМУ ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНВЕСТИЦИЙ В СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ; ГОСКОМПАНИЯ ХОЧЕТ ПРОДАТЬ ДОЛЮ В СВОЕЙ «ДОЧКЕ»

В сентябре отвечающая за платные дороги госкомпания «Автодор» намерена продать частным инвесторам долю в одной из своих проектных компаний – ООО «ДЗОК», рассказали «Ведомостям» три претендента на сделку, два человека, близких к госкомпании, и федеральный чиновник. Это поможет запустить крупный инфраструктурный проект – Дальний западный обход Краснодара.

Заключение на проект было дано в январе, протяженность дороги – 51 км, сообщил представитель Главгосэкспертизы, не уточняя стоимость дороги. Это 39 млрд руб., говорят три собеседника «Ведомостей». В комплексном плане развития и модернизации инфраструктуры на дорогу заложено 25 млрд руб. из бюджета, говорит человек, близкий к госкомпании. Продажа доли в проектной компании поможет привлечь недостающие частные инвестиции.

Новых дорог с такими инвестициями сейчас немного. На долю в ДЗОКе претендуют «Автобан», ICA Construction, «Донаэродорстрой», рассказали четыре собеседника «Ведомостей», включая сотрудников этих компаний. По их словам, сейчас формируются консорциумы, которые будут претендовать на проект, в их состав должны войти и крупнейшие банки – Сбербанк и Газпромбанк, а ICA планирует участвовать вместе с РФПИ. Предварительные переговоры с претендентами уже идут, ICA и РФПИ имеют самые хорошие шансы на победу – они предложили наилучшую цену, говорят два участника переговоров. Вопрос о продаже доли остается открытым, замечает представитель «Автодора».

Представитель РФПИ подтвердил заинтересованность в проекте и факт переговоров с «Автодором». Об интересе к проекту говорят также заместитель гендиректора «Автобана»

Денис Анисимов, член совета директоров «Донаэродорстроя» Владимир Кирсанов, представители ICA Construction и Газпромбанка. Представитель Сбербанка отказался от комментариев.

Обычно платные дороги строятся по концессии, и соглашение инвестор подписывает с государством. Схема с краснодарской дорогой необычная – корпоративное ГЧП, рассказывают участники переговоров, право построить дорогу получит тот, кто предложит наилучшую цену за участие в ДЗОКе.

Покупатель должен будет подписать долгосрочное инвестиционное соглашение. Если прежде по таким соглашениям доля частных инвестиций в проекте не превышала 10–15%, то в этом случае она может достигнуть и 30%, как в концессиях, рассказывает человек, близкий к «Автодору»: «Получается квазиконцессионное соглашение». Доля внебюджетного финансирования составит до 30%, подтверждает представитель «Автодора».

Госкомпания планирует контролировать реализацию проекта. Сначала «Автодор» продаст до 49% компании, рассказывает человек, близкий к госкомпании. После того как будут привлечены кредиты от финансирующих организаций, инвестор увеличит долю вплоть до 75%, продолжает он, а через несколько лет после начала эксплуатации трассы «Автодор» может полностью выйти из проекта.

Фактически «Автодор» разрабатывает проект, а инвестор покупает долю в готовом бизнесе – это интересная форма привлечения финансирования, оценивает партнер бюро «Качкин и партнеры» Денис Качкин. В будущем «Автодор» намерен активно использовать такой механизм, говорят два собеседника «Ведомостей»: при концессиях много времени уходит на проведение конкурса. Но права инвесторов будут защищены слабее, чем в концессиях, рассказывает участник переговоров: отвечать перед инвестором будет «Автодор», а не государство. Это риски, учитывая, что такие контракты заключаются на много лет, продолжает он, а государство не отвечает по обязательствам госкомпании и по долгосрочным инвестиционным соглашениям. Госкомпания не столь надежный контрагент, как государство, согласен Качкин.

Похожий опыт у «Автодора» уже был. В 2017 г. он продал итальянской Anas 51% оператора одного из участков трассы М4 «Дон». Но тогда речь шла не о строительстве, а об эксплуатации трассы и установке оборудования для взимания платы.

Обход Краснодара нужен, чтобы вывести транзитный трафик из города, повысить мобильность населения, улучшить экологическую ситуацию и увеличить пропускную способность дальних подходов к Крымскому мосту, перечисляет представитель «Автодора». Дорога очень важна, соглашается директор Института транспорта ВШЭ Михаил Блинкин, Краснодар всегда был крупным транспортным узлом, а после запуска Крымского моста нагрузка выросла.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/08/16/808935-avtodor-zapustit-shemu>

ТАСС; 2019.08.15; «АВТОДОР» ИЗУЧИТ ВОПРОС ВВЕДЕНИЯ ПЛАТЫ НА ТРАССЕ АДЛЕР - КРАСНАЯ ПОЛЯНА

Госкомпания «Автодор» подтвердила обсуждение вопроса о передаче трассы Адлер - Красная поляна в ее ведение и планирует провести оценку возможности введения платы на автодороге. Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе госкомпании. В настоящее время автодорога находится в ведении **Росавтодора**.

«Да, вопрос по передаче данной дороги в управление госкомпании «Автодор» обсуждается. В наших планах проведение предпроектной оценки целесообразности организации платной эксплуатации за счет своих собственных средств. Сроки проведения данной оценки и возможного введения платности на этой трассе назвать не можем», - сообщили в компании.

При этом в «Автодоре» отметили, что комплексно оценивают перспективы развития дорожной сети в Южном федеральном округе. «Госкомпания прорабатывает маршруты проекта «Дорога «Черноморье» в рамках поручений президента и доложит в правительство в конце 2019 года», - уточнили в пресс-службе.

В пресс-службе **Минтранса** ТАСС сообщили, что вопрос передачи дороги Адлер - Красная поляна в ведение госкомпании «Автодор» прорабатывается. По данным министерства, у трассы есть дублер. «Такой вопрос в проработке связан с наличием дублирующей федеральной трассы и необходимостью оптимизировать затраты на содержание дорог», - сказали в министерстве.

Как ранее сообщила газета «Ведомости», совмещенная автомобильная и железнодорожная трасса Адлер - Красная Поляна, которая была самым дорогим объектом олимпийской стройки, уже осенью может стать платной для автомобилистов. Также обсуждается передача трассы в ведение госкомпании «Автодор», пишет газета со ссылкой на федеральных чиновников и участников правительственных совещаний.

<https://tass.ru/ekonomika/6764612>

ТАСС; 2019.08.15; ПРОЕКТ ЛЕНСКОГО МОСТА В ЯКУТИИ ХОТЯТ ВКЛЮЧИТЬ В НАЦПРОГРАММУ РАЗВИТИЯ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

Проект моста через Лену в Якутии включен в проект разрабатываемой национальной программы развития Дальневосточного федерального округа (ДФО) в 2020-2025 годах, который обсудят в сентябре на V Восточном экономическом форуме (ВЭФ) во Владивостоке. Об этом сообщил в четверг ТАСС председатель правительства республики Владимир Солодов.

«Программа сформирована, стала результатом года работы. Большой вклад в ее формирование внесли сами граждане. Был запущен сайт dv2025.rf, на котором только от жителей Якутии было зарегистрировано более 3 тыс. предложений. Самыми популярными из них стали предложения по развитию инфраструктуры, социальных объектов, транспортной доступности. В качестве приоритетов мы хотели бы видеть в национальной программе мост через Лену, газопроводную систему, обеспечивающей Якутск, реконструкцию аэропорта столицы региона, а также вторую очередь Якутской ГРЭС-2», - сказал Солодов.

Он отметил, что лидером голосования стал проект строительства моста через Лену. «Мы стали самым активным регионом по количеству предложенных идей. Самыми популярными из внесенных стали предложения по развитию инфраструктуры, социальных объектов, транспортной доступности. По республике лидером стал проект по строительству Ленского моста», - уточнил глава кабмина Якутии.

Национальная программа развития Дальнего Востока станет основной программой ВЭФ. Поручение разработать национальную программу по развитию Дальнего Востока до 2025 года дал президент РФ **Владимир Путин**. Она должна объединить мероприятия уже принятых **нацпроектов** и госпрограмм, долгосрочные отраслевые планы ведомств и инфраструктурных компаний, стратегии развития всех дальневосточных регионов с учетом возрастающей роли Дальнего Востока в экономике России.

<https://tass.ru/ekonomika/6765142>

RNS; 2019.08.15; В ПЕРМИ ОТКАЗАЛИСЬ ОТ ИДЕИ РЕЗКО ПОВЫСИТЬ ТАРИФЫ НА ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ

Мэр Перми Дмитрий Самойлов отозвал из городской думы проект постановления, предусматривающий увеличение стоимости проезда в городском общественном транспорте на 40% с 2020 года, пишет URA.RU.

Как пояснили в мэрии, решение связано с тем, в методике расчета не были учтены положения приказа **министерства транспорта России**.

«В рамках подготовки к августовскому заседанию гордумы администрация Перми совместно с депутатским корпусом приняли решение рассматривать вопрос поэтапно. На заседании гордумы в августе планируется рассмотреть методику расчета тарифа на проезд в общественном транспорте и виды проездных документов, а в дальнейшем - проект тарифного меню с расчетами стоимости поездки», - рассказали в пермской мэрии.

Издание отмечает, что изначально тариф на проезд в общественном транспорте Перми планировалось повысить с 20 до 28 руб. при оплате наличными.

Ранее Karelinform.ru сообщал, что в июне стоимость проезда в некоторых автобусных маршрутах Петрозаводска была увеличена до 80 руб.

<https://rns.online/regions/V-Permi-otkazalis-ot-idei-rezko-povisit-tarifi-na-obschestvennii-transport-2019-08-15/>

ТАСС; 2019.08.15; ПРОЕКТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО КОЛЬЦА В ПЕТЕРБУРГЕ ПРЕДВАРИТЕЛЬНО ОЦЕНЯТ ДО КОНЦА ГОДА

Предварительное технико-экономическое обоснование (ПТЭО) железнодорожного кольца вокруг Санкт-Петербурга, первый участок которого могут построить до 2024 года, подготовят к концу 2019 года, сообщил ТАСС в четверг представитель «Института экономики и развития транспорта» (научно-исследовательский институт, входит в **ОАО «РЖД»**).

«Разработку ПТЭО железнодорожного кольца вокруг Санкт-Петербурга планируется завершить к концу 2019 года. Стоимость реализации проекта будет определена после подготовки перечня требуемых к реконструкции и строительству инфраструктурных объектов, формы финансирования проекта, оценки экономического эффекта от эксплуатации объекта. Проект войдет в концепцию развития Санкт-Петербургского железнодорожного узла», - сказал собеседник агентства.

Власти Санкт-Петербурга рассчитывают, что первый участок кольцевой железной дороги вокруг города может быть построен до 2024 года, такие договоренности достигнуты с **компанией «РЖД»**, сообщил в конце июля врио губернатора Санкт-Петербурга Александр Беглов на заседании штаба по улучшению условий ведения бизнеса в городе.

Ранее глава **ОАО «РЖД»** Олег Белозеров заявлял на встрече с Бегловым, что **компания** прорабатывает возможность строительства железнодорожного кольца в Санкт-Петербурге, которое объединит все существующие направления.

В июне **РЖД** и городские власти подписали соглашение о взаимодействии и сотрудничестве в области железнодорожного транспорта до 2024 года. Документ, подписанный на Петербургском международном экономическом форуме, определяет ключевые направления развития и обновления железнодорожной инфраструктуры города.

Среди первоочередных проектов - развитие московского хода Октябрьской железной дороги, в частности, строительство дополнительного пути на участке Колпино - Тосно, а также проект организации пригородного пассажирского железнодорожного сообщения на участке Левашово - Сертолово. Это позволит на обоих направлениях запустить современные комфортабельные электрички. На Сестрорецком направлении **РЖД** увеличат размеры пригородного движения, направив дополнительные инвестиции в строительство разъезда Яхтенная и платформы Новая Лахта, а также на восстановление разъезда Тарховка.

<https://tass.ru/ekonomika/6766336>

ТАСС; 2019.08.15; ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ СКОРОСТНЫМИ ПОЕЗДАМИ ВЫРОСЛИ НА 17% В ЯНВАРЕ-ИЮЛЕ 2019 ГОДА

Перевозки пассажиров скоростными поездами «Ласточка», «Сапсан» и «Стриж» в январе-июле 2019 года составили порядка 2,4 млн, что больше результата за аналогичный период прошлого года на 17%, следует из сообщения ОАО «РЖД».

Скоростные поезда «Ласточка» и «Стриж» перевезли свыше 2 млн пассажиров (+10,2%) по маршруту Нижний Новгород - Москва - Нижний Новгород. Из них «Ласточками» перевезено свыше 1,35 млн пассажиров (+14%), поездами «Стриж» - около 711 тыс. пассажиров (+3,7%).

Скоростными поездами «Сапсан» по маршруту Санкт-Петербург - Нижний Новгород - Санкт-Петербург перевезено около 306 тыс. пассажиров.

«Российские железные дороги» (РЖД) за семь месяцев 2019 года перевезли 682,2 млн пассажиров, что на 4,3% больше, чем в январе-июле 2018 года.

РИА НОВОСТИ; 2019.08.15; ИВАНОВСКАЯ «ЛАСТОЧКА» ДОСТАВИЛА МИЛЛИОННОГО ПАССАЖИРА ИЗ МОСКВЫ

Скоростной электропоезд «Ласточка», запущенный весной 2018 года по маршруту Иваново-Москва-Иваново, перевез первый миллион пассажиров, сообщил РИА Новости представитель пресс-службы регионального правительства.

«Миллионный пассажир «Ласточки» Наталья Харитоновна прибыла 15 августа на утреннем поезде из Москвы. На обновленной платформе железнодорожного вокзала «Иваново» ее встретили губернатор Ивановской области Станислав Воскресенский и заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Дмитрий Пегов. Они вручили миллионному пассажиру символические подарки», - сказал собеседник агентства.

Он напомнил, что регулярное скоростное железнодорожное сообщение между городами Иваново и Москва запущено в марте 2018 года. Задействован специальный состав поезда «Ласточка» и специально разработанный для него тепловоз, который обеспечивает движение состава на неэлектрифицированных участках пути. Такие проекты оказались востребованными и сейчас реализуются в других регионах России. Заполняемость поезда «Ласточка» Москва - Иваново составляет около 95%.

«Мы системно решаем проблему транспортной оторванности Ивановской области от крупных экономических центров. С Москвой мы связались скоростными поездами, с Санкт-Петербургом - ежедневным авиасообщением. Еще с одним важным экономическим центром - Нижним Новгородом - мы связываемся дорогой: в этом году сделаем хорошую отремонтированную трассу до границы с Нижегородской областью. Логистику мы будем развивать и дальше», - процитировали в пресс-службе слова Воскресенского.

<https://ria.ru/20190815/1557539794.html>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.08.16; СУДОРЕМОНТУ ВЕРНУТ НАЛОГОВЫЕ ЛЬГОТЫ; НО ФЕДЕРАЛЬНЫЙ БЮДЖЕТ ПОТЕРЯЕТ МИЛЛИАРДЫ

Минпромторг дорабатывает законопроект, вводящий нулевой НДС для всех видов судоремонта. Сейчас такую льготу имеют лишь мелкие предприятия, ведущие техническое обслуживание и незначительный ремонт судов в портах. А судоремонтные верфи оказались в кризисном положении и потеряли конкурентоспособность. Эксперты отмечают, что обнуление НДС — давно назревший вопрос и необходимый элемент господдержки отрасли. Но, по данным “Ъ”, против выступил Минфин, который считает, что выпадающие доходы федерального бюджета не будут компенсированы и возникнет прецедент для других налогоплательщиков.

Минпромторг дорабатывает законопроект, обнуляющий НДС на все виды судоремонта с привлечением «Центра технологии судостроения и судоремонта», ФГУП «Крыловский государственный научный центр» и других институтов развития отрасли и судоремонтных организаций, сообщили “Ъ” в министерстве. Новая версия будет повторно направлена на согласование и по итогам внесена в правительство.

Законопроект разработан по поручению вице-преьера Юрия Борисова стимулировать размещение заказов на ремонт и сервисное обслуживание судов на отечественных верфях. Он предполагает внесение изменений в Налоговый кодекс для исключения неоднозначной трактовки действующей редакции в отношении освобождения от НДС услуг по ремонту, модернизации, реконструкции и техническому обслуживанию судов, которая, по мнению Минпромторга, привела к кризису судоремонтных предприятий.

Как отмечается в пояснительной записке, действовавшая до 2002 года редакция НК РФ позволяла без обложения НДС проводить разные виды ремонта судов под российским флагом в РФ. Потом президиум Высшего арбитражного суда постановил, что нахождение предприятия на территории порта не может быть безусловным основанием для получения нулевого НДС, а ремонт судна в доках и судоверфях не равнозначен ремонту по обслуживанию судов во время стоянки в портах. В связи с этим с операций по заводскому обслуживанию и плановому ремонту предприятие обязано платить НДС.

В результате, объясняется в документе, льгота стала применяться только при техобслуживании и незначительном ремонте судов в порту. Эти работы по демпинговым ценам выполняют мелкие фирмы, не несущие соцобязательства и нагрузку по содержанию основных фондов. Верфям массово доначислили НДС за прошлые периоды: более 2,3 млрд руб. за 2005–2007 годы. Отечественные верфи потеряли конкурентоспособность, российский флот, задействованный в международном судоходстве, предпочел зарубежные верфи.

Минпромторг обещает, что принятие законопроекта в течение двух лет обеспечит рост объема реализации судоремонтной отрасли на 40%, а в течение шести лет — удвоение объема заказов и производства.

Выпадающие доходы бюджета от НДС на конец 2021 года превысят 4,4 млрд руб., 2024-го — более 6,3 млрд руб., но будут компенсированы за счет роста привлекательности отрасли, поступлений от налога на прибыль, НДСФЛ и страховых взносов.

Почему добывающие компании были обеспокоены ужесточением правил ремонта судов По данным “Ъ”, законопроект согласовал Минсельхоз без замечаний. **Минтранс** счел необходимым его доработать по ряду формулировок. Минфин, по его отзыву от 10 июля (есть у “Ъ”), не поддержал предложения Минпромторга, полагая, что возмещение НДС будет являться субсидированием налогоплательщиков, осуществляющих такие операции. Поступления от НДС, налога на прибыль, НДСФЛ и страховых взносов зачисляются в бюджеты разных уровней, напоминают в Минфине, добавляя, что ожидаемый прирост не компенсирует выпадающие доходы федерального бюджета. Кроме того, принятие закона создаст прецедент для других налогоплательщиков, занимающихся ремонтом прочей техники, в том числе авиа- и автотранспорта. В Минпромторге “Ъ” пояснили, что замечания Минфина будут оформлены в таблице разногласий. В Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) “Ъ” сообщили, что обнуление НДС позволит при сохранении бюджетных лимитов заказчиков провести большой объем работ по ремонту и модернизации флота. В других компаниях тему не комментировали.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров говорит, что установление нулевой ставки НДС для всех видов ремонта судов — давно назревший вопрос. Но этого решения может быть недостаточно для развития судоремонтной отрасли, полагает эксперт: сейчас стоимость ремонтных работ на российских верфях как минимум в 1,5 раза выше, чем, например, в Китае. Без дополнительной поддержки доля российских компаний на рынке ремонта работающего в РФ коммерческого флота не превысит 20%, уверен эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/4061565>

РИА НОВОСТИ; 2019.08.16; НА РОССИЙСКИХ ПЛЯЖАХ И ПРИЧАЛАХ МОГУТ ПОЯВИТЬСЯ КАМЕРЫ ВИДЕОНАБЛЮДЕНИЯ

Российский профессиональный союз моряков (РПСМ) предлагает установить видеокамеры на российских пляжах и причалах, а также повысить штрафы за нарушения требований безопасности на прогулочных судах, рассказал РИА Новости замглавы организации Игорь Ковальчук.

В начале июля прогулочный катер перевернулся в Черном море вблизи поселка Джубга. Сообщалось о гибели двух пассажиров. Южное следственное управление на транспорте СК РФ сообщало, что на затонувшем катере находились 55 отдыхающих при вместимости в 12 человек. Министр ГО и ЧС Краснодарского края Сергей Пуликовский позднее рассказал о том, что на следующий день после трагедии в Сочи задержали судно с двойным перегрузом.

«Есть «пробел» в регулировании - эти мелкие пассажирские суда слабо контролируются. Здесь есть несогласованность полномочий по надзору за такими судами между МЧС России и **Минтрансом** России, так как ГИМС подчиняется МЧС, а контролирующие транспортные ведомства – **Минтранс**. Между тем, владельцы этих судов должны нести ответственность, как и владельцы любого пассажирского транспорта, за безопасность пассажиров и техническое состояние», - рассказал замглавы РПСМ.

«Сегодня очень широко используется видеонаблюдение и видеофиксация. Аналогично камерами можно оборудовать причалы маломерных судов и пляжи, где они берут пассажиров», - считает Ковальчук. Он отмечает, что видеонаблюдение позволило бы оперативно пресекать попытки взять на борт пассажиров больше, чем имеется спасательных средств, а видеофиксация – расследовать подобные происшествия и наказывать владельцев.

Ковальчук считает, что на мелкие прогулочные суда должна быть распространена система контроля, действующая в отношении морского флота, когда судно, находящемуся в плохом техническом состоянии, просто не разрешают выход из порта.

Ковальчук также обратил внимание на низкие штрафы за невыполнение требований по пассажироместимости – они составляют от 500 до 1000 рублей. «Безусловно, их необходимо повышать, нарушения должны стать экономически невыгодными. Недобросовестные владельцы прогулочных судов должны быть вытеснены с рынка», - уверен эксперт.

<https://ria.ru/20190816/1557557153.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.15; НОВОТРАНС НАЧАЛ СТРОИТЬ ТЕРМИНАЛ LUGAPORT В УСТЬ-ЛУГЕ

Холдинг «Новотранс», ОАО «Компания Усть-Луга» и строительное управление «ГТ Морстрой» начали строительство вертикального берегоукрепления в рамках проекта многофункционального терминального комплекса LugaPort в морском порту Усть-Луга (Ленинградская область), сообщает пресс-служба холдинга.

В настоящее время «ГТ Морстрой» (генподрядчик строительства - ИФ) ведет работы по погружению свай-оболочек.

В начале августа текущего года **Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот)** выдало ОАО «Компания Усть-Луга» разрешение на создание искусственных земельных участков для строительства морских терминалов пятой и шестой очередей комплекса генеральных грузов в порту Усть-Луга и на строительство берегоукреплений, сообщает пресс-служба компании.

Заказчиком строительства выступает «Новотранс». В июле 2019 года он получил положительное заключение Главгосэкспертизы России по проекту создания этих

искусственных земельных участков. Проектную документацию и результаты инженерных изысканий готовило «ГТ Морстрой».

Всего «Новотранс» планирует инвестировать 46,5 млрд рублей в строительство терминала для перевалки руды, угля, зерновых, пищевых и других грузов в морском порту Усть-Луга. После его ввода в эксплуатацию общий объем ежегодной перевалки генеральных грузов в порту составит 24,3 млн тонн.

Соглашение о реализации инвестиционного проекта было подписано на Петербургском международном экономическом форуме в 2019 году.

В июне текущего года «Новотранс» завершил сделку по приобретению стивидорной компании ООО «Глобал-Сервис», которая, являясь генеральным агентом ФГУП «Росморпорт» на автомобильно-железнодорожном паромном комплексе, осуществляет погрузку и выгрузку судов в морском порту Усть-Луга, а также оказывает складские услуги.

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВЯЧЕСЛАВ ЛОБОВ; 2019.08.15; СПГ–ФЛОТ: ВЧЕРА, СЕГОДНЯ, ЗАВТРА; ЭКОЛОГИЧЕСКУЮ УГРОЗУ МОЖНО ОТРАЗИТЬ

Уже давно не редкость, когда суда работают на сжиженном природном газе. Но в основном – иностранные. К созданию собственного СПГ–флота наша страна лишь приступает. О том, зачем торговому флоту РФ вообще переходить на этот вид топлива и что предстоит сделать, чтобы богатая газом держава могла широко применять его на морском и речном транспорте, представителям деловых СМИ рассказали в Крыловском государственном научном центре (КГНЦ).

Газ наступает

Если говорить об истории развития СПГ–судостроения, то необходимо признать заслуги Норвегии. Этот общепризнанный лидер занимается газификацией флота более двадцати лет. Тот же путь избрали Финляндия, Германия, другие европейские страны. Впечатляющий рывок в этой области сделал Китай.

Однако специалисты отмечают, что рынок СПГ–бункеровки только формируется. Морских же газотопливных судов (ГТС) разного типа насчитывается в мире около полутора сотен. Половину этих судов, если не больше, эксплуатирует Норвегия. Но динамика все же заметна: эксперты прогнозируют, что к 2030 году число судов на СПГ вырастет более чем на порядок и достигнет 3,7 тыс. единиц.

Что же заставляет судоходные компании переходить на газ? Одна из главных причин: ужесточились требования Международной морской конвенции к выбросам загрязняющих веществ в атмосферу (оксиды серы, азота и др.). Судовладельцы вынуждены с этим считаться, чтобы не выплачивать колоссальные штрафы. Российские – тоже. Но даже если установить на судне дополнительно сажеуловители, фильтры, скрубберы и другое оборудование для очистки отходящих газов, полностью решить проблему не удастся. Газ в качестве топлива в этом смысле куда предпочтительнее.

Впрочем, одни исследователи ничего страшного тут не видят, другие (в регионах с растущим трафиком) бьют во все колокола. Например, порт Роттердам, куда ежедневно заходят сотни судов, такую нагрузку явственно ощущает. С другой стороны, есть экономические риски, и немалые, которые тоже необходимо учитывать.

Эксперты предполагают, что стоимость газового топлива со временем будет снижаться по сравнению с обессеренным дизельным. Особенно это важно для стран, которые его производят. Оно и сегодня дешевле. Но, чтобы переоборудовать судно, нужны серьезные средства: газотопливный двигатель сложнее и дороже обычного. Его поставщики – США, Германия и Япония. Китайская компания «Вэйчай» также наладила серийные поставки такого оборудования, но выпускает и сертифицирует его преимущественно для своего быстрорастущего рынка. А российские компании пока не горят желанием осваивать это производство: спрос пока слишком ничтожен.

Но установить такой двигатель мало, нужно еще обеспечить работу топливной системы (в соответствии с более жесткими требованиями), смонтировать емкости для СПГ–топлива. Газ хранится обычно при крайне низкой температуре и небольшом давлении в криогенных танках (реже в сжатом виде в баллонах). К тому же при прочих равных условиях они занимают вдвое больше места, чем емкости с дизтопливом. А кому охота терять полезную площадь?

В результате мало кто рвется переоборудовать флот, а стоимость нового морского СПГ–транспорта довольно высока. Как правило, такие небольшие суда заправляются у причала с автотрейлеров, а остальные, заходя в крупные порты, получают топливо с терминала или судна–бункеровщика. Но в целом инфраструктура для бункеровки еще мало развита, а в России ее попросту нет...

Суда ходят, заказы уплывают

Но при всех рисках СПГ–суда строятся. «Стимулируют», во–первых, растущие штрафы за нарушение требований конвенции. Придет время, когда многие порты, прежде всего европейские, для экологически грязных судов станут закрытыми. Ведь не пускают во многие мегаполисы автомобили, которые ездят на «плохом» бензине, чтобы не ухудшать экологическую обстановку.

С другой стороны, компании, производящие СПГ–топливо, стремятся его удешевить и приблизить к потребителю. Им важно выстроить транспортно–логистическую схему, при которой суда, двигаясь по заданным линиям, как правило, на коротких маршрутах, могли бы заправиться достаточно быстро. Опыт Норвегии и Финляндии в этом отношении особенно показателен.

Так, в ряде стран правительство стимулирует строительство газотопливных судов и бункеровочных объектов, предусматривая выгодные условия кредитования, вводя налоговые льготы и преференции и тем самым подталкивая потребителей к решительным шагам. Иначе подобные проекты на современном этапе малоподъемны или вовсе несостоятельны.

В России таких мер господдержки практически нет, они лишь обсуждаются. Зато рынок малотоннажного производства жидкого газа стал развиваться, что немаловажно. Несколько таких проектов инвесторы собираются реализовать в Лен–области: крупный завод в Усть–Луге («Балтийский СПГ»), а также СПГ–терминалы в Высоцке и бухте Портовая.

Крупные заводы на Ямале и Сахалине строились с расчетом на экспортные поставки. Для российских сырьевых компаний это была главная задача. Однако теперь Газпром и «Новатэк» (ощущая, как видно, колебания спроса на газ) ищут возможность диверсифицировать свой бизнес. Они готовы рассматривать газ в качестве бункерного топлива и на внутреннем рынке, где появятся газовозы, пассажирские СПГ–лайнеры, газотопливные суда для каботажного плавания, суда снабжения.

Первый газовоз «Кристоф де Маржери», предназначенный для перевозки продукции завода «Ямал–СПГ», способный работать во льдах, был создан на южнокорейской верфи. В прошлом году на Балтике и в Северном море стали курсировать газотопливные танкеры типа Aframax (еще три – на стадии производства). Они были сооружены в той же стране по заказу компании «Совкомфлот». А вообще первый в мире газотопливный ледокол построили финны на хельсинкской верфи. Это ледокол Polaris проекта Aker Arc130, который бункеруется на терминале в порту Пори (Финляндия).

Могут ли отечественные, в частности, петербургские корабли составить конкуренцию южнокорейским коллегам?

По мнению специалистов, СПГ–судостроение технически не самое трудное, хотя оно, естественно, требует высокой культуры производства. Россия строит атомные ледоколы, а они гораздо сложнее. Но дело в том, что петербургские верфи, например, ориентированы

больше на военные заказы, но они готовы обновлять рыбопромысловый флот, сооружать ледокольные суда и плавучие энергостанции.

А корейцы действуют исходя из конкретных условий конкуренции, они предлагают выполнить заказы в сжатые сроки и предлагают гибкие, более выгодные ценовые условия. Вот и уплывают к ним большие заказы.

Трудности «вращения»

Есть все же неплохие вести. Например, Выборгский судостроительный завод рассчитывает заключить контракт на постройку четырех ледоколов мощностью 45 МВт по заказу Атомфлота. Их особенность в том, что они будут оснащены двухтопливной энергетической установкой, способной работать на дизтопливе и СПГ. А петербургские корабелы могут строить на своих верфях суда–бункеровщики (одна из дочерних структур «Газпром нефти» рассматривает возможность реализации такого проекта), речные пассажирские или рыболовецкие ГТС...

Это то, что сегодня, как говорится, имеем на выходе. Приступил же КГНЦ к исследованиям, связанным с СПГ–бункеровкой, в 2012 году, когда стало понятно, что нормативно–экологические ограничения на вредные выбросы с судов будут неизбежно введены. В 2013 – 2014 годах центр осуществил по госконтракту концептуальный проект небольшого бункеровщика вместимостью около 3 тыс. кубометров и представил его на международных выставках.

Тогда же специалисты центра подготовили несколько проектных проработок самоходных и буксируемых СПГ–бункеровщиков и провели на своей экспериментальной базе модельные испытания. Учитывая, что такие суда на первых порах, когда рынок бункеровки не сформирован, могут быть не очень востребованы, а простаивать они не должны, предлагалась также концепция баржи со съемными грузовыми модулями. Словом, рассматривались разные варианты, и шла подготовка к дальнейшим шагам, как только рынок созреет.

Однако КГНЦ столкнулся с вопросами, которые требовалось решать с нуля, они выходили за рамки судостроения: проблемы подготовки береговых и морских специалистов (обучать их взялся профильный вуз, где готовят моряков и речников), импортозамещения, создания береговой инфраструктуры.

Отечественной нормативно–правовой базы в данной сфере тоже не было, и команда центра окунулась в разработку документов и национальных стандартов, приводя их в соответствие с международными нормативами и согласовывая на всех «этажах». КГНЦ занимается этим с коллегами из петербургского Центрального научно–исследовательского института морского флота.

Минпромторг России инициировал ведомственный проект по созданию российских газотопливных судов, способный заинтересовать судовладельцев. Коллективу центра поручили выполнить на бюджетные средства три темы НИОКР. Во–первых, предстояло оценить перспективы поставок СПГ–топлива внутри страны и провести исследования, чтобы осознать, где и какие «газовые» суда, логистические объекты и новые производства в России понадобятся. Программный аппаратный комплекс, который поможет выполнять такие расчеты для решения прикладных задач, центру надлежит разработать до конца года.

Во–вторых, нужно построить небольшое, длиной 38 метров, экспериментальное судно–бункеровщик и испытать его в Финском заливе. Где оно будет создано, еще решается. На пару с этим судном будет действовать, отрабатывая маневры, научно–исследовательское судно (НИС) «Профессор Павловский», принадлежащее центру: работы по его модернизации и установке на нем газотопливного двигателя ведутся на одной из верфей Ленобласти.

Предполагается, что в дальнейшем модернизированное НИС будет использоваться для подготовки экипажей СПГ–судов и стажировки курсантов Санкт–Петербургского

государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова.

В итоге специалисты будут лучше понимать особенности СПГ–судостроения и смогут выдать научно обоснованные рекомендации для размещения заказов по выпуску отечественного оборудования, подготовке специалистов и т. д. Мало того, такие исследования помогут понять, какие инструменты господдержки нужны больше всего, чтобы «взрастить» этот сегмент рынка.

Заколдованный круг

Речь идет о разных объектах, включая плавучие СПГ–энергокомплексы, работающие в акватории. В труднодоступных районах России, особенно там, где добывается природный газ, можно использовать такие плавучие источники электроэнергии, чтобы обеспечивать потребности отдельных поселков, промышленных баз или вести обустройство месторождений. Таких отдаленных, но значимых точек немало в районе Обской губы, у побережья Охотского моря, в других арктических и дальневосточных регионах.

Само собой, каждый случай нужно рассматривать отдельно, просчитывая экономические риски. Но такие газотопливные энергокомплексы, несомненно, будут востребованы.

Да и экспортный потенциал подобной продукции весьма серьезен. Плавучие электростанции, которые производит турецкая компания «Карадениз», к примеру, работают во многих странах. Это направление, возможно, будет развиваться у нас даже активнее, чем наращивание СПГ–флота.

Понятно, что строить объекты для перевалки и бункеровки газа не менее важно. Первый в нашей стране СПГ–комплекс, состоящий из береговых сооружений, терминала и плавучей регазификационной установки, уже введен в эксплуатацию на Северо–Западе. Производительность этого «морского» завода, способного обеспечить потребности в газе и газомоторном топливе Калининградской области, составляет 2,3 млн тонн СПГ в год. А испытание его моделей, позволившее заложить верные конструктивные решения, проходило на стадии проектирования в Крыловском центре, на его стендовой базе.

Если говорить об использовании СПГ–топлива на внутренних водных путях, то, как считают эксперты, переоборудовать транспортные и круизные речные суда имеет смысл. В Европе, например, такие теплоходы курсируют по рекам Рейн, Майн и Дунай, и по всему этому пути действуют небольшие СПГ–заводы, терминалы и бункеровщики.

Почему бы не сделать это на Неве и главных речных системах России, формирующих могучий водно–транспортный коридор? Только без господдержки на начальном этапе, конечно, не обойтись. Пока же образовался своего рода заколдованный круг. Судовладельцы не покупают дорогие газотопливные суда, а топливные компании не спешат вкладывать средства в бункерный флот и инфраструктуру. При этом на тех и других с надеждой смотрят производители СПГ.

<http://transportrussia.ru/item/5106-spg-flot-vchera-segodnya-zavtra.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЛАРИОНОВА; 2019.08.15; ВЕКТОР ПРИОРИТЕТОВ; РУКОВОДСТВО ФГУП «РОСМОРПОРТ» – О ПЛАНАХ РАЗВИТИЯ ПОРТОВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Росморпорт – стратегическое предприятие, созданное постановлением Правительства РФ в 2003 году в целях эффективного развития и эксплуатации объектов федеральной собственности в морских портах РФ и на подходах к ним. Сегодня Росморпорт осуществляет деятельность в 65 из 67 морских портов РФ, расположенных в 24 субъектах РФ. Предприятие является крупнейшим балансодержателем федерального имущества в морских портах: 868 гидротехнических сооружений, более 260 единиц флота.

За прошедшие 16 лет Росморпорт реализовал десятки инвестиционных проектов развития портовой инфраструктуры. В рамках Долгосрочной программы развития ФГУП «Росморпорт» (2017–2020 годы) запланированы к реализации более 60 проектов. На

пресс-конференции, организованной для представителей ведущих федеральных и отраслевых СМИ, генеральный директор ФГУП «Росморпорт» Андрей Лаврищев и его заместители рассказали об основных направлениях деятельности предприятия и планах на будущее.

Одной из важнейших задач, стоящих перед Росморпортом, является оказание услуг по обеспечению безопасности мореплавания в акваториях морских портов и на подходах к ним. В 2018 году специалисты систем управления движением судов ФГУП «Росморпорт» обеспечили около 1 млн навигационных операций сопровождения судов.

По словам Андрея Лаврищева, мероприятия по обеспечению безопасности мореплавания в акваториях морских портов и на подходах к ним связаны со строительством новых и реконструкцией существующих объектов СУДС и ГМССБ, с реконструкцией и модернизацией средств навигационного оборудования в портах, проведением дноуглубительных работ и строительством флота.

Росморпорт оказывает лоцманские проводки в 53 морских портах, включая малые северные социально значимые – Нарьян-Мар, Певек, Анадырь, Магадан, Петропавловск-Камчатский, Охотск и порты полуострова Сахалин. В 2018 году выполнены около 200 тыс. лоцманских операций.

Предприятие обеспечивает ремонтное дноуглубление на операционных акваториях причалов, в районах якорных стоянок и на отдельных участках акваторий морских портов. Для формирования подходных каналов и акваторий морских портов используются 33 судна технического и дно-

углубительного флота. Основные объемы складываются из дноуглубления на протяженных каналах в Калининграде, Астрахани, Таганроге и Архангельске. «Почти 70% дноуглубительных работ предприятие выполняет своими силами. Расширение группировки дноуглубительного флота позволит и в дальнейшем сокращать долю работ с привлечением подрядных организаций, – сказал Андрей Лаврищев. – Общий объем ремонтного дноуглубления в 2018 году составил 8 млн куб. м. В планах на 2019 год – выполнить около 10 млн куб. м ремонтных дноуглубительных работ».

В июне 2019 года собственный флот предприятия приступил к плановым дноуглубительным работам в морском порту Усть-Луга в рамках строительства акватории Южного района.

В текущем году будут проведены дноуглубительные работы в порту Сабетта, где Росморпорт выполняет ремонтное дноуглубление на акватории, подходном и морском каналах.

«Росморпорт последовательно наращивает производственные мощности собственного дно-

углубительного флота, – подчеркнул заместитель генерального директора по флоту Василий Стругов. – Мы строим крупное дноуглубительное судно – «Юрий Маслюков» с объемом трюма 2000 м³ (проект TSHD2000), предназначенное для проведения дноуглубительных работ в Архангельском филиале ФГУП «Росморпорт». Ранее подобные суда в СССР и Российской Федерации не строились. В конце 2019 года оно будет спущено со стапелей Онежского судостроительного завода. Также в этом году начато строительство новых самоотвозных шаланд. Кроме этого, строим рабочие катера усиленного ледового класса для порта Ванино, два буксира для Дальнего Востока, буксир усиленного ледового класса Агс5, который планируется использовать в порту Архангельск и в Обской губе».

Предприятие предоставляет услуги по ледокольному обеспечению проводок судов в 15 замерзающих морских портах РФ и на подходах к ним, а также услуги по ледокольному обеспечению плавания судов во льдах в иных морских бассейнах Мирового океана. В

группировку ледокольного флота – самую крупную в мире – входят 36 ледоколов и ледокольных буксиров.

В рамках Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года планируется построить 9 ледоколов. В 2018 году Росморпорт заключил договор на строительство мелкосидящего ледокола проекта 22740М. Всего до 2024 года планируется построить четыре таких ледокола, а в настоящее время идут разработка и согласование в надзорных органах проектной документации на головное судно. В 2019 году планируется заключить контракт на строительство линейного ледокола класса Icebreaker 7 мощностью 18 МВт.

«В декабре 2019 года будет передан заказчику линейный дизель–электрический ледокол «Виктор Черномырдин» мощностью 25 МВт проекта 22600. Строительство этого ледокола ведется в рамках реализации мероприятий ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» по заказу **Росморречфлота** для ФГУП «Росморпорт», – сказал Василий Стругов. Ледовые испытания ледокола «Виктор Черномырдин» пройдут в марте–апреле 2020 года в акватории Карского моря.

Особое внимание Росморпорт уделяет внедрению технологий, которые обеспечивают высокие стандарты экологичности проектируемых и строящихся судов, экономичность двигателей и возможность использования различных видов топлива. Так, в тендере на проект ледокола на сжиженном газе и дизтопливе мощностью 12–14 МВт победителем стал Крыловский государственный научный центр.

Кроме того, на ОССЗ для ФГУП «Росморпорт» ведется строительство двух рабочих катеров с гибридным дизель–электрическим пропульсивным комплексом.

Долгосрочная программа ФГУП «Росморпорт» на период 2017–2025 годов гармонизирована с Комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года. В целях ускоренного развития морской портовой инфраструктуры России определен перечень реализуемых в настоящее время ФГУП «Росморпорт» инвестиционных проектов, проинформировал заместитель генерального директора по проектному управлению Борис Ташимов.

Росморпорт в рамках комплексного плана участвует в более чем 40 проектах. Значительное число проектов будет реализовано в ДВФО. Например, на северном берегу бухты Мучке в Хабаровском крае будет построен специализированный комплекс для перевалки угля в рамках совместного инвестиционного проекта с ООО «ВаниноТрансУголь». Здесь будет создан современный морской терминал по перевалке угля в объеме 24 млн тонн к 2022 году. Росморпорт принимает участие в строительстве угольных терминалов ООО «Порт Вера» (УК «Востокуголь») мощностью 20 млн тонн к 2023 году и терминала «Суходол» мощностью на первом этапе 7 млн тонн, оба проекта реализуются на территории Приморского края.

«Мы также участвуем в реализации инвестиционных проектов компании «НОВАТЭК» по строительству перегрузочных СПГ–терминалов в Мурманске и бухте Бечевинская Камчатского края. В настоящее время обсуждается включение проектируемого терминала в бухте Бечевинская в **комплексный план**. Эти проекты скажутся на росте мощностей морских портов России и на росте объемов перевозок грузов в акватории СМП», – отметил Борис Ташимов.

Росморпорт задействован и в проектах по развитию портовой инфраструктуры на Таманском полуострове. В частности, в результате строительства сухогрузного района морского порта Тамань к 2024 году запланирован рост мощностей более чем на 60 млн тонн.

Говоря об акционировании ФГУП «Росморпорт», Андрей Лаврищев отметил, что Росморпорт остался, пожалуй, единственным из крупных стратегических предприятий, работающих на открытом рынке, с такой свое-

образной организационно–правовой структурой. «Мы считаем, что акционирование Росморпорта позволит существенным образом повысить эффективность его деятельности и работы менеджмента, расширит возможности участия предприятия в проектах развития портовой инфраструктуры путем использования всего доступного перечня механизмов финансирования, государственно–частного партнерства», – выразил уверенность руководитель Росморпорта.

Как пояснил заместитель генерального директора предприятия по экономике и финансам Яков Быков, процесс акционирования не предполагает изменения сферы деятельности ФГУП, статус стратегического предприятия будет неизменным и 100% акций останутся в собственности РФ. Соответствующий законопроект в настоящее время направлен для получения заключения в Институт законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве РФ и в Минюст России.

Кстати, на стадии обсуждения законопроекта стивидоры выступали с инициативой о возможности приватизации причалов, которые они арендуют у Росморпорта. «Мы категорически против этой инициативы, которая не поддерживается ни **Минтрансом** России, ни **Росморречфлотом**, – заявил Андрей Лаврищев. – Мы считаем, что отмеченные в законопроекте особенности управления и функционирования Росморпорта, включая управление и использование федерального имущества в виде причалов, показали свою целесообразность».

Не остался без внимания вопрос о сроках введения инвестиционного сбора в морских портах. Согласно постановлению Правительства РФ от 18 мая 2019 года № 616 «Об определении размера инвестиционного портового сбора, о его взимании и применении» все собранные средства пойдут на строительство и реконструкцию объектов инфраструктуры морского порта, относящихся к объектам федеральной собственности. Установлены нормативные требования к перечню объектов, которые могут финансироваться за счет инвестиционного сбора. Одно из требований – включение объекта в **комплексный план**, а также наличие проектной документации. «В настоящее время есть 4 объекта, которые удовлетворяют этим требованиям: терминал «Суходол» в Приморском крае, терминал «Ультрамар» в Усть–Луге, реконструкция объектов портовой инфраструктуры в морском порту Мурманск и реконструкция «Малого порта» в морском порту Восточный, – пояснил Андрей Лаврищев. – Всего в этот перечень включены 13 портов. Мы заинтересованы в том, чтобы взимание инвестиционного сбора было начато в 2019 году, пока идет процесс согласования с ФАС России. Мы считаем, что величина инвестиционного сбора не скажется на конкурентоспособности российских портов». Размер инвестиционного сбора будет устанавливаться на трехлетний период и корректироваться каждый год в зависимости от перечня объектов портовой инфраструктуры, при этом максимальная совокупная сумма инвестиционного сбора может составить 7,5–8 млрд руб. в год.

<http://transportrussia.ru/item/5104-vektor-prioritetov.html>

КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ, АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА; 2019.08.16; ПРОЦЕНТ НА БУКВУ Z; МИНТРАНС ХОЧЕТ УЗАКОНИТЬ ТАКСУ ЗА ОФОРМЛЕНИЕ 16% АВИАБИЛЕТОВ

Транспортная клиринговая палата (ТКП) пытается легализовать так называемую таксу ZZ, взимаемую за оформление договора авиаперевозки при покупке билета через систему бронирования палаты. Соответствующие поправки к Федеральным авиационным правилам (ФАП) подготовлены **Минтрансом**. Агенты по продаже билетов опасаются, что изменения приведут к росту цены билетов, доработки документа требует и Ростуризм. В самой ТКП утверждают, что ZZ-такса уже 20 лет взимается при продаже билета и ее легализация не приведет к его удорожанию.

ПАО «Транспортная клиринговая палата» (ТКП) пытается легализовать таксу ZZ, включаемую в цену авиабилета при его приобретении через систему взаиморасчетов ТКП, рассказали источники “Ъ” на рынке. Информацию подтвердили в ТКП. Для изменения юридического статуса таксы **Минтранс** подготовил поправки к Федеральным авиационным правилам (ФАП). В **Минтрансе** от комментариев отказались, однако источник на рынке, знакомый с ходом разработки документа, рассказал “Ъ”, что формулировала поправки ТКП, а в самом министерстве опасаются, что их принятие может привести к росту цены билетов.

ТКП создавалась в 1990-х годах авиакомпаниями как структура, ведающая взаиморасчетами между ними. На данный момент, по данным базы СПАРК, 73% ТКП принадлежат трем структурам, которые контролирует семья экс-гендиректора «Внуковских авиалиний» Татевоса Суринова (скончался в 2015 году) и его партнер Сулейман Ибрагимов. Сегодня авиакомпании могут проводить взаиморасчеты через российскую Систему взаиморасчетов на воздушном транспорте (в ней работает ТКП) и через иностранную BSP, созданную IATA. В 2018 году через ТКП прошло около 16% транзакций. Российской системой взаиморасчетов пользуются преимущественно региональные авиакомпании Nord Star, «Якутия», «Руслайн», «Ираэро», «Газпромавиа», «Северсталь», «Ижавиа», «Красавиа». Из крупных перевозчиков услугами ТКП пользуется только Utair.

Через таксу ZZ ТКП взимает плату за оформление договора авиаперевозки на «нейтральном» электронном билете — он отличается кодировкой от электронного билета авиакомпаний. При покупке билета через консолидатора (агента) он направляет всю сумму авиакомпании, которая в свою очередь отчисляет сумму таксы ТКП. Такса ZZ составляет 185 руб.

В ФАП-82, регламентирующих общие правила перевозки, **Минтранс** дополняет определение «провозная плата» словами «стоимость перевозки».

Теперь за перевозку авиакомпания и ее агент смогут взимать не только провозную плату, в которую включаются расходы на предоставление услуги перевозки, но и ее стоимость.

В ФАП-155, регламентирующих тарифообразование, **Минтранс** предлагает исключить из пассажирского тарифа расходы перевозчика на оформление собственных перевозочных документов и расходы организаций, обеспечивающих взаиморасчеты, за выполнение ими переданных авиакомпанией обязанностей по удостоверению договоров перевозки электронными билетами. Электронные билеты организация (ТКП) выпускает по договору с перевозчиком.

В мае Ростуризм направил в **Минтранс** заключение, в котором говорит, что в документе не прописано определение стоимости перевозки. «Исключение из пассажирского тарифа предлагаемых расходов может повлечь взимание с туристов дополнительных сборов, включаемых в стоимость туристического продукта. Кроме того, из текста проекта приказа не ясна возможность или невозможность отнесения данных расходов к фактически понесенным расходам, которые туроператор вправе удержать при расторжении договора о реализации турпродукта по инициативе заказчика», — говорится в письме Ростуризма.

В ТКП “Ъ” сообщили, что коррекция формулировок касательно взимания ZZ-таксы никак не отразится на стоимости билетов, так как такса уже включена в итоговую цену билета при его приобретении через систему бронирования. «Такса вводилась исключительно по решению перевозчиков и учтена в ценообразовании», — добавили в ТКП.

В одной из компаний-консолидаторов билетов, продающих в интернете билеты различных авиакомпаний, “Ъ” сказали, что легализация ZZ-таксы может привести к повышению тарифов авиакомпаний на бюджетных направлениях на 8–10%. В другой компании считают, что сбор таксы создает неравные рыночные условия и ограничивает конкуренцию на агентском рынке.

Глава Infomost Борис Рыбак не видит угрозы увеличения цены билетов после публикации поправок. Он считает, что ТКП при необходимости увеличить таксу повысила бы ее в рабочем порядке, уведомив авиакомпании, пользующиеся ее услугами.

<https://www.kommersant.ru/doc/4061603>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ, ЕКАТЕРИНА МЕРЕМИНСКАЯ; 2019.08.16; АВИАКОМПАНИИ ДАВНО ЖАЛУЮТСЯ НА СТАИ ПТИЦ В АЭРОПОРТАХ; В РОССИИ САМОЛЕТЫ СТАЛКИВАЮТСЯ С НИМИ НАМНОГО ЧАЩЕ, ЧЕМ В ЕВРОПЕ И США

15 августа самолет Airbus 321 «Уральских авиалиний», вылетевший из аэропорта «Жуковский» в 06.05 рейсом Москва – Симферополь, совершил экстренную посадку. При взлете он столкнулся со стаей чаек, в результате чего оба двигателя вышли из строя. Командир корабля Дамир Юсупов и второй пилот Георгий Мурзин посадили лайнер с убранными шасси в кукурузное поле в 1 км от аэропорта. Никто из 226 пассажиров и семи членов экипажей не погиб.

«Если был отказ обоих двигателей, то пилоты – настоящие герои. У них была в лучшем случае минута, чтобы точно определить текущее состояние приборов по памяти и найти наименее опасное решение, – восхищен летный директор российской авиакомпании. – В малой авиации, например на Ан-2, специально тренируют визуально подбирать площадку для посадки при отказе двигателя. Но здесь мы говорим о большом самолете».

«На волосок от катастрофы. Люди спаслись чудом», – категоричен топ-менеджер другой авиакомпании. Пресс-секретарь президента России Дмитрий Песков заявил, что пилотов представят к государственным наградам.

Генпрокуратура не защитила

Это было самое серьезное за 12 лет авиапроисшествие в России, вызванное столкновением с птицами. В июле 2007 г. грузовой турбовинтовой Ан-12 авиакомпании «Атран» при вылете из «Домодедово» также столкнулся с птицами, у него заглохли два двигателя на одном крыле, при двух работающих двигателях на другом он дал крен, врезался в деревья и разбился. Все семь членов экипажа погибли.

«Столкновения с птицами в России, или birdstrike, происходят как минимум в 10 раз чаще, чем в Европе, хотя там экология лучше и птиц больше – об этом говорит статистика российских авиакомпаний», – отмечает гендиректор Utair Андрей Мартиросов. С ним согласен сотрудник другой крупной авиакомпании. Сотрудник одного из крупнейших в России авиаперевозчиков сказал, что самолеты его авиакомпании сталкиваются с птицами чуть ли не ежедневно.

По данным Росавиации, в России в 2017 г. на каждые 100 000 взлетов и посадок случалось 3,7 столкновения с птицами, в США – всего 1,5. Авиакомпании давно просят власти навести порядок в этом вопросе. Так, лоукостер «Победа» еще в июле 2018 г. обращал внимание Генпрокуратуры на эту проблему.

«Орнитологическое обеспечение в аэропортах России крайне неэффективно, что создает серьезную угрозу безопасности полетов», – говорится в письме заместителя гендиректора «Победы» Бориса Зуева начальнику управления Генпрокуратуры по надзору на транспорте Игорю Бабаеву.

Причина – в плохом учете столкновений и анализе рисков, слабой работе аэропортов по установлению зон, где нельзя размещать ведущие к скоплению птиц объекты, в устаревших методах отпугивания птиц, сказано в письме. Минтрансу следовало бы поменять законодательство: установить четкие методы орнитологической защиты и ввести ответственность аэропортов за столкновения с птицами, писал Зуев.

Ответ Генпрокуратуры был лаконичным: дополнительные меры по орнитологическому обеспечению нужны, Минтрансу об этом направлено письмо, также министерство

запланировало научно-исследовательскую работу для разработки методов и подходов орнитологического обеспечения. А меры прокурорского реагирования не нужны.

«Ничего не изменилось, напротив, динамика неутешительна: если в 2018 г. самолеты «Победы» 51 раз столкнулись с птицами, то уже за восемь месяцев 2019 г. – 72 раза. Столкновения в европейских аэропортах единичны, в российских их десятки», – сетует представитель «Победы».

Количество столкновений с птицами в Россииросло и в 2018 г., и в 2019 г., свидетельствуют данные Росавиации. Представители Генпрокуратуры и Минтранса на запросы «Ведомостей» не ответили.

Взлет затруднен

Руководитель Росавиации Александр **Нерадько** в 2018 г. в письме своим региональным подчиненным назвал аэропорты, где на 100 000 взлетов/посадок чаще всего происходят столкновения с птицами. Наихудшей в 2017 г. была статистика аэропорта Абакана, в десятке худших также пять южных гаваней, замыкало десятку «Шереметьево», «Домодедово» и «Внуково» были на 15-м и 16-м местах.

«Ситуация в московских аэропортах лучше, а многие региональные ведут эту работу для галочки. Поставили столько-то чучел, отпугивателей, выполнили требования. А они уже не срабатывают, так как птицы привыкли. Методы отпугивания постоянно совершенствуются», – говорит Мартиросов. Отпугивание птиц – это комплексная системная работа, по сути, подотрасль науки орнитологии. Просто разогнать птиц с аэродрома недостаточно. Надо исключить условия для их скопления на всей приаэродромной территории, т. е. в радиусе 30 км от аэродрома. А это зависит от рельефа местности, вида насаждений, наличия свалок и проч., добавляет Мартиросов.

«Смена метода отпугивания обязательна, «Внуково» это правило соблюдает – непрерывное или слишком частое применение одного метода снижает его эффективность из-за привыкания [птиц]», – говорит представитель «Внуково».

Важный фактор риска – свалки, на которые сами аэропорты повлиять не могут. Но при этом аэропорты отвечают за орнитологическое обеспечение полетов. Поэтому они обязаны через правоохранительные органы добиваться закрытия свалок, говорит топ-менеджер российской авиакомпании. А так как незаконные свалки существуют благодаря коррупции и попустительству чиновников или силовиков, это сложно сделать, признает он.

Гендиректор «Шереметьево» Михаил Василенко рассказывал «Ведомостям», как он много лет добивался закрытия свалки рядом с аэропортом. Рядом с «Жуковским» есть свалка, она и привела к появлению чаек, говорит сотрудник крупной авиакомпании.

Предположение о том, что причиной стали окрестные свалки, ошибочно, парирует зампред правительства Московской области Дмитрий Куракин. «Ближайший к «Жуковскому» полигон – «Сафоново» – расположен в 14 км. Но полигон закрыт в 2012 г., отходы туда не завозятся много лет, кормовой базы для птиц нет. Полигон укрыт грунтами и безопасен», – уверяет чиновник.

В пределах 2 км от «Жуковского» есть несанкционированная свалка, сообщил вечером 15 августа Росприроднадзор.

«По авиационным правилам нельзя размещать объекты выбросов и размещения отходов, животноводческие фермы, скотобойни и т. п. ближе чем в 30 км от аэродрома в полосах воздушных подходов и ближе 15 км вне полос», – напоминает научный руководитель АНО «Равноправие» Наталья Соколова. Но по факту в 15-километровой зоне от московских аэропортов и военных аэродромов Московской области размещают отходы, зачастую на несанкционированных свалках, добавляет она.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/08/16/808924-aviakompanii-zhaluyutsya>

ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР РУВИНСКИЙ; 2019.08.16; МУСОР И МНОГОЭТАЖКИ ПРОТИВ САМОЛЕТОВ; СЧАСТЛИВЫЙ ИСХОД АВИАПРОИСШЕСТВИЯ «УРАЛЬСКИХ АВИАЛИНИЙ» — СКОРЕЕ ИСКЛЮЧЕНИЕ ИЗ ПРАВИЛ

Счастлиное приземление в кукурузу Airbus A321 «Уральских авиалиний» подводит к двум неприятным для властей выводам: столкновение лайнера с чайками стало следствием нерешенной проблемы нелегальных мусорных свалок, а чудесное спасение стало возможно благодаря тому, что сельскохозяйственное поле не было застроено жильем.

Рейс самолета, летевшего утром 15 августа в Симферополь из подмосковного аэропорта «Жуковский», прервался, когда на взлете оба двигателя заглохли от столкновения с чайками. Все 234 человека на борту остались живы и даже почти не пострадали благодаря выдержке и профессионализму пилотов – 41-летнего Дамира Юсупова и 23-летнего Георгия Мурзина, которые благополучно посадили самолет с полными баками на поле в километре от взлетно-посадочной полосы. Отвага и профессионализм пилотов сомнений не вызывают, напомнив «чудо на Гудзоне» с бортом US Airways в 2009 г., но есть вопросы к местным властям и руководству аэропорта.

Откуда перед авиалайнером на взлете взялась стая чаек? Обезопасить самолет от птиц при взлете и посадке – задача орнитологической службы аэропорта, которая отпугивает птиц от близлежащих территорий, но рядом с Жуковским протекает Москва-река, где чайки активно гнездятся, а кормятся на мусорных полигонах, и рядом с «Жуковским» как раз есть нелегальная свалка на озере Глушица, подтвердили СМИ местные жители и экологи. О рисках авиакатастроф из-за чаек еще в 2017 г. предупреждала член комиссии по экологии Общественной палаты Московской области Елена Гришина, администрации Жуковского предписывали ликвидировать свалку, возбуждалось уголовное дело за нарушение правил обращения экологически опасных веществ и отходов. В итоге отходы к Глушице завозить перестали, но свалка на месте.

Столкновение с чайками вследствие роста их численности из-за нерешенной мусорной проблемы касается не только «Жуковского»: авиакомпании жалуются, что чаек вокруг аэропортов в Московском регионе становится больше. По данным Росавиации, за полгода 2019 г. зафиксирован 521 случай столкновения самолетов с птицами против 431 за полгода 2018 г.

Но куда бы садился авиалайнер, если бы территория вокруг аэропортов была застроена массовым жильем, что сейчас предлагает делать **Минтранс**? Экипаж смог без жертв посадить самолет благодаря тому, что рядом с ВПП было сельскохозяйственное поле, засеянное высокой, вызревшей уже кукурузой, которая смягчила посадку. Посадка на жилой микрорайон едва ли обошлась бы без жертв – на борту или на земле. Приаэродромные территории в больших городах и так застроены целыми микрорайонами, **Минтранс** хочет резко сократить площадь территорий, чтобы строить еще больше жилья. У пилотов авиакомпании US Airways в 2009 г. был Гудзон, нашим могут оставить только застройку.

<https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2019/08/16/808929-musor-mnogoetazhki>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАТАЛИЯ ЯЧМЕННИКОВА; 2019.08.15; В РОССИИ ПРОИЗОШЛО ОКОЛО 900 АВИАПРОИСШЕСТВИЙ С ПТИЦАМИ ЗА 14 ЛЕТ

Причиной аварийной посадки самолета Airbus A321 под Москвой стали попавшие в двигатели птицы. К счастью, пилотам удалось посадить лайнер и спасти жизни 226 пассажиров. Эксперты отмечают, что авиационных происшествий, связанных с пернатыми и другими животными, становится все больше. «Если бы авиаторы учились на ошибках других, авиационных происшествий было бы меньше», - заявил «РГ» президент международного консультативно-аналитического агентства «Безопасность полетов» Валерий Шелковников.

- Каждый год в мире регистрируется примерно около пяти тысяч случаев столкновения самолетов с птицами. И подавляющее большинство случаев происходит на этапе взлета и начального набора высоты или на конечных этапах захода на посадку. Но надо сказать, что были и случаи, когда птицы «атаковали» самолет на высотах, превышающих 10 километров. Так, 23 октября 1991 года неизвестная птица врезалась в DC-8-62 на высоте 11 890 метров! К счастью, ни самолет, ни пассажиры не пострадали, - рассказал «РГ» Валерий Шелковников.

Гуляет и еще одна цифра: на каждый миллиард часов полета приходится всего одно авиационное происшествие с человеческими жертвами, вызванное столкновением с биологическими объектами.

Кстати, самый первый такой инцидент произошел 7 сентября 1908 года - во время пилотирования летательного аппарата одним из братьев Райт. А спустя почти четыре года, 3 апреля 1912 года, на Лонг-Бич (Калифорния) первой жертвой такого столкновения стал пилот Колбрайт Пери Роджерс. Его аэроплан столкнулся с чайкой, которая запуталась в тросах управления воздушным судном, что привело к падению с высоты в полтора километра. Дальнейшие разработки конструкции воздушных судов привели к тому, что они стали прочными и, соответственно, более устойчивыми к повреждениям в результате столкновений с птицами.

Один из самых известных случаев окрестили «чудом на Гудзоне». 15 января 2009 года через две с половиной минуты после взлета из нью-йоркского аэропорта Ла-Гвардия самолет столкнулся со стаей канадских гусей. Причем в двигатели попали сразу несколько птиц. Это вызвало практически полную потерю тяги двигателей, в результате чего экипаж принял решение приводниться в реке Гудзон. При проведении расследования было установлено наличие серьезных проблем, которые, тем не менее, не помешали экипажу сохранить жизни всех 150 пассажиров.

В России с 2010 года отмечается тенденция увеличения как абсолютного, так и относительного (на 100 тысяч взлетов и посадок) числа случаев столкновения воздушных судов с птицами и другими животными. С 2004 по 2018 год зарегистрировано 910 авиационных событий, связанных с этим явлением. Столкновения с птицами стали причиной 4 авиационных происшествий и 3 серьезных инцидентов с самолетами и вертолетами. А всего инцидентов с пернатыми - 884.

Так как большинство птиц летают в течение светлого времени суток, основное число столкновений происходит в дневное время. Однако отмечен ряд опасных случаев, произошедших ночью или в утренние и вечерние часы, когда столкновения происходили со стаями птиц, остановившихся на отдых или ночлег на искусственном покрытии ВПП, либо активных в ночное время.

Четыре года назад у нас в стране начала работать система сбора данных обо всех случаях столкновения воздушных судов с птицами. Однако, проблемой остается эффективное использование этих данных с целью снижения рисков. По итогам 2004-2018 годов наибольший риск столкновения воздушных судов с птицами отмечается в регионах Южного, Западно-Сибирского, Северо-Западного и Приволжского МТУ Росавиации.

ИКАО выпустило специальное Руководство по аэропортовым службам, которое касается создаваемой дикой природой опасности и методам ее уменьшения. Здесь расписано все: программы контроля, оценки риска, управление инфраструктурой, растительностью и землепользованием в районах аэродромов и многое-многое другое.

Для оценки рисков должны возникать вопросы: установлена ли в аэропорту процедура отчетности о столкновениях с птицами, а заодно и дикими животными? Сколько сообщений о подобных инцидентах было представлено пилотами за последние пять лет? Составлен ли перечень объектов на территории аэропорта и его окрестностях, привлекающих тех же птиц? Запрещены ли мусорные свалки вокруг аэропорта?..

Сейчас существуют разнообразные технологии, которые используются для прогнозирования появления и обнаружения птиц, потенциально опасных для полетов воздушных судов, а также для сбора соответствующей информации. Но опять же: насколько эффективно они используются? Деятельность эксплуатационных служб аэропорта и служб контроля дикой природы значительно активизируется, если выделяются дополнительные ресурсы на систему своевременного обнаружения птиц и концентрацию таких усилий в районах повышенной опасности столкновений с ними.

Кстати, наше агентство подготовило уникальный материал по важным зарубежным источникам «Столкновение с птицами - риски, способы защиты, возможные сценарии» о серьезных проблемах, связанных с столкновениями с птицами. Приведены рекомендации для аэродромов, диспетчерских служб и авиакомпаний, рассматриваются различные сценарии. Непреложная истина: если бы авиаторы учились на ошибках других, авиационных происшествий было бы меньше.

<https://rg.ru/2019/08/15/v-rossii-proizoshlo-okolo-900-aviaproisshestvij-s-pticami-za-14-let.html>

ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА СИДОРЕНКО, АННА УРМАНЦЕВА, АЛЕКСЕЙ РАММ, ВИТАЛИЙ ВОЛОВАТОВ И ВАЛЕРИЯ НОДЕЛЬМАН; 2019.08.16; ПОЛОСА СПАСЕНИЯ: КТО И КАК СОТВОРИЛ МОСКОВСКОЕ «ЧУДО НА ГУДЗОНЕ»; АВАРИЯ ПОД ЖУКОВСКИМ ОБНАЖИЛА ПРОБЛЕМЫ С ОРНИТОЛОГИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТЬЮ АЭРОПОРТОВ

Жесткая посадка пассажирского самолета возле Жуковского, едва не обернувшаяся очередной катастрофой, вскрыла серьезные пробелы в обеспечении безопасности полетов. Как выяснили «Известия», отраслевую группу орнитологии, комплексно отвечающую за чистоту неба в районе всех аэродромов, сократили шесть лет назад. И хотя воздушная гавань, откуда вылетал Airbus «Уральских авиалиний», сертифицирована по всем стандартам, включая орнитологическое обеспечение, причиной ЧП стало именно столкновение со стаей птиц. Произошедшее рано утром 15 августа сразу окрестили московским «чудом на Гудзоне». Не на воду, а на кукурузное поле пилоты смогли филигранно посадить лайнер с неработающими двигателями и полными баками топлива. При этом никто из 226 пассажиров серьезно не пострадал. Командира воздушного судна Дамира Юсупова и второго пилота Георгия Мурзина представят к государственным наградам. Но несмотря на то что трагедии удалось избежать, в обстоятельствах происшествия еще предстоит разобраться следователям.

«Спасибо родителям за таких ребят»

Самолет Airbus A321 авиакомпании «Уральские авиалинии» 15 августа должен был лететь из аэропорта Жуковский в Симферополь. В 06:10 лайнер с 226 пассажирами на борту поднялся в воздух и почти сразу, еще на взлете, столкнулся со стаей птиц.

В результате у самолета по очереди отказали два двигателя. Не имея возможности маневрировать, командир экипажа Дамир Юсупов принял решение произвести жесткую посадку на кукурузном поле — не выпуская шасси. Несмотря на то что самолет садился с полными баками и из них вылилось около тонны топлива, пожара удалось избежать. Все пассажиры были эвакуированы по надувным трапам — никто не погиб. На момент подписания номера сообщалось о 76 пострадавших, среди которых 19 детей. Однако госпитализация потребовалась только одной пассажирке — 69-летней женщине, состояние которой оценивается как удовлетворительное.

— Красиво приземлились, благодаря командиру, — вспоминает пассажир Степан Акопян.

— Паники в поле не было. Народ вел себя хорошо.

В ожидании экстренных служб люди со слезами благодарили членов экипажа, фотографировались с ними, друг с другом, обнимались и целовались от радости.

— Я благодарен пилотам пожизненно, — сказал «Известиям» пассажир Борис Швайгер.

— Настоящие мужчины! Желаю им крепкого здоровья и благополучия. Спасибо их

родителям за таких ребят! И всему экипажу тоже огромная благодарность за оперативность и адекватность.

По тонкой ниточке

Командир экипажа Дамир Юсупов рассказал журналистам, что сначала, когда отказал левый двигатель, он хотел вернуть самолет в аэропорт и приземлиться на правом. Но начались сбои в работе второго двигателя, и стало ясно, что этот маневр не удастся.

— Я принял решение не выпускать шасси, потому что это было безопаснее для посадки, — подчеркнул Дамир Юсупов.

Второй пилот Георгий Мурзин предположил, что птицы попали в оба двигателя.

Неустойчивая работа двигателя после попадания птиц — помпаж — приводит к потере тяги, которую уже не восстановить, рассказал «Известиям» Герой России летчик-испытатель Роман Таскаев. По его оценке, в сложившейся ситуации была продемонстрирована филигранная работа пилотов — провести самолет «по тонкой ниточке», не превысив вертикальную скорость, чтобы воздушное судно не разрушилось, и не потеряв горизонтальную, чтобы оно не перешло в сваливание. При большой вертикальной скорости самолет разрушится прямо на месте или может потечь и воспламениться керосин.

— В этом они проявили свое мастерство, — рассказал Роман Таскаев. — А мужество — в том, что не потеряли самообладание. Садиться в таких условиях — на малой высоте — очень страшно, при этом нельзя терять ни секунды. Чтобы переводить самолет на посадку на брюхо, надо иметь крепкие нервы.

Премьер-министр **Дмитрий Медведев** на заседании правительства заявил, что действия членов экипажа заслуживают самой высокой оценки, и распорядился подготовить документы о том, чтобы представить их к государственным наградам.

Пресс-секретарь президента Владимира **Путина** Дмитрий Песков заявил, что все формальности, предшествующие награждению, будут проведены в кратчайшие сроки.

Пернатая угроза

В Росавиации заявили, что черные ящики Airbus A321 не пострадали. Межгосударственный авиационный комитет уже сформировал комиссию для расследования причин ЧП, а Следственный комитет возбудил уголовное дело о нарушении правил безопасности полетов.

Основная версия — попадание в двигатели птиц. Скорее всего, лайнер столкнулся с озерными или сизыми чайками. Последние достигают величины в 43 см, размах крыльев — около 120 см. Вес таких чаек составляет от 300 до 550 г. Август — как раз то время, когда молодые чайки становятся на крыло и вместе с родителями летают в поисках корма, рассказал «Известиям» орнитолог, научный сотрудник биологического факультета МГУ им. Ломоносова Павел Квартальнов.

— Стаи увеличиваются, могут насчитывать несколько сотен особей. Такой толпе трудно прокормиться, поэтому они летают далеко от колонии. Ищут свалки, рыбозаводные пруды, фильтрационные поля. Летят они не всегда прямо, часто их просто ветер сдувает, поэтому, скорее всего, они и оказались на территории аэропорта, — отметил эксперт.

Сразу после ЧП общественность заговорила о том, что стаи птиц прилетают в Жуковский с несанкционированной свалки. Однако министр экологии Подмосковья Дмитрий Куракин заявил в четверг, что ближе всего к аэродрому находится только мусорный полигон «Сафоново», но он не используется с 2012 года, укрыт грунтами и не привлекателен для птиц. Пресс-секретарь администрации Жуковского Юлия Сошкина и депутат горсовета Светлана Безлепкина заверили «Известия», что несанкционированных свалок близ аэропорта нет.

Эту информацию опровергают СМИ и местные жители. Они сообщают о горе мусора всего в 2 км от взлетно-посадочной полосы аэропорта — возле озера Глушица. Там постоянно видят стаи птиц.

Наличие несанкционированной свалки в границах водоохранной зоны Москвы-реки вблизи СНТ «Глушица» подтвердил Росприроднадзор. В Минприроды заявили о необходимости проведения проверки.

Гендиректор ассоциации «Аэропорт» гражданской авиации Виктор Горбачев рассказал «Известиям», что работа по отпугиванию птиц в каждом аэропорте ведется по-своему.

— Например, в питерском Пулково уже привыкли к тому, что городская свалка находится прямо за аэропортом. Чайки там в пять часов утра с Финского залива перелетают на помойку, а около восьми вечера возвращаются домой. Поэтому в это время самолеты взлетают и садятся редко, — сказал он.

По всем стандартам

В настоящее время аэропортом Жуковский руководят две организации — дочернее предприятие «Ростеха» «Рампорт Аэро» и Летно-исследовательский институт (ЛИИ) им. Громова, входящий в состав Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). Первая занимается наземным обслуживанием рейсов гражданской авиации: инфраструктурой терминала, регистрацией пассажиров, обработкой багажа, а также пограничным таможенным контролем. А вторая отвечает за управление воздушным движением и поддержание работы аэродрома.

В ЛИИ им. Громова «Известиям» заявили, что аэродром Раменское (аэропорта Жуковский) сертифицирован Росавиацией по всем стандартам, включая орнитологическое обеспечение полетов.

— Все необходимые технические средства работали в штатном режиме. Перед вылетом были проведены все предусмотренные правилами процедуры, включая осмотр взлетно-посадочной полосы на предмет отсутствия миграции птиц, — сообщили в институте.

На аэродроме работает комплекс профессионального биоакустического оборудования. Он включает приборы, имитирующие звуки пернатых, предупреждающие об опасности, и крики хищных птиц, шумовые установки, отпугивающие птиц имитацией звуков выстрелов, и другие приборы.

В «Ростехе» «Известиям» сказали, что намерены разобраться в ситуации после того, как ОАК в 2020 году юридически войдет в состав госкорпорации.

— Безусловно, важно проанализировать и качество аэродромной инфраструктуры, и наличие свалок прежде всего. Необходимо юридически принять ЛИИ им. Громова, в числе других предприятий ОАК, в состав «Ростеха» — этот процесс идет. И будем разбираться с участием всех заинтересованных сторон, — заверили в «Ростехе».

По подсчетам Отраслевой группы авиационной орнитологии, в России происходит около 1 тыс. в год столкновений самолетов с птицами. Обычно это случается именно в летнее время, когда повышается количество популяций всех видов. 35% всех столкновений приходится именно на чаек.

Начиная с 2015 года цифры выросли в 20 раз: до этого фиксировалось по 30–50 случаев. Как рассказал «Известиям» руководитель Отраслевой группы авиационной орнитологии Сергей Рыжов, ранее регистрировались только те ЧП, которые приводили к повреждению воздушного судна.

— С 2015-го мы наконец добились того, чтобы **Федеральное агентство воздушного транспорта** стало регистрировать все случаи столкновения с птицами. Мы добивались этого 20 лет. Теперь стало понятно, что проблема довольно масштабная, с ней нужно работать системно, — подчеркнул эксперт.

Первые научные разработки, связанные с этой проблемой, были начаты еще в СССР в 1967 году. Но финансирование исследований было прекращено в 90-е годы. В 2003 году Отраслевая группа авиационной орнитологии была выведена из состава ГНИИ гражданской авиации. А в 2013-м ее сократили и в Госцентре безопасности полетов.

— Сейчас наша группа существует в структуре микроскопического частного предприятия, имея в своем составе четыре специалиста, — говорит Сергей Рыжов. — Сейчас мы

работаем только по прямым заказам. Я считаю, что было бы правильно восстановить эту группу в рамках государственной структуры, чтобы она работала постоянно и систематически.

Отраслевая группа авиационной орнитологии подготовила единственное пособие по данной проблеме — «Базовый комплекс мероприятий по орнитологическому обеспечению полетов в аэропорту». В нем около 100 разных процедур, которые должны быть проведены для того, чтобы снизить количество столкновений в небе.

Специалисты обращают внимание на то, что, просто купив устройство для акустического отпугивания птиц, проблему решить невозможно. Также не решается она и с помощью только лишь ловчих птиц. По сути, должен быть составлен индивидуальный паспорт для каждого аэропорта. В нем необходимо учесть наличие рядом крупных и мелких рек, морских побережий, характер растительности, урожайность семян, качественный и количественный состав самих птиц. Помимо биологических и природных факторов в паспорт нужно внести и антропогенные. Это интенсивность взлетов-посадок, наличие рядом несанкционированных свалок, полигонов коммунальных отходов и проч.

Далее для каждого аэропорта должна быть выработана индивидуальная программа обеспечения орнитологической безопасности. И даже в этом случае полностью гарантировать отсутствие столкновений с птицами будет невозможно. Но их количество можно свести к минимуму, полагает Сергей Рыжов.

<https://iz.ru/910708/izvestiia/polosa-spaseniia-kto-i-kak-sotvoril-moskovskoe-chudo-na-gudzone>

КОММЕРСАНТЪ-FM; 2019.08.15; «ПОБЕДУ» ХОТЯТ ВЫВЕСТИ ИЗ-ПОД КРЫЛА «АЭРОФЛОТА»; КАК ПРИВАТИЗАЦИЯ ЛОУКОСТЕРА ПОВЛИЯЕТ НА РЫНОК ПЕРЕВОЗОК

После продажи «Победы» цены на авиабилеты могут вырасти, предупреждают специалисты. В среду ФАС предложила приватизировать авиакомпанию. Это один из вариантов, который позволит сделать полеты внутри страны доступнее для россиян, говорят в антимонопольной службе. Присутствие лоукостера на маршруте существенно влияет на цены у других перевозчиков. Поэтому в ФАС предлагают «Аэрофлоту», который владеет «Победой», отдать ей только рейсы по России либо приватизировать компанию и дать ей возможность самостоятельно развиваться. Какими могут быть последствия таких сценариев? Тему продолжит Владислав Викторов.

Суть письма главы ФАС Игоря Артемьева **Минтрансу** сводится к тому, что в своей бизнес-стратегии «Аэрофлот», владеющий «Победой», должен опираться в первую очередь на интересы государства. А их обозначил **Владимир Путин** на прошлогодней «Прямой линии». Президент потребовал сделать авиабилеты на полеты внутри России доступнее для граждан. С этим неплохо справлялась «Победа» - ее низкие цены сдерживали и других перевозчиков. Но лоукостер теперь летает и за рубеж, причем нередко снижая количество внутренних рейсов. В ФАС считают такой сценарий допустимым, только если перевозчик выйдет из группы «Аэрофлот», пояснила начальник управления регулирования транспорта антимонопольной службы Адиля Вяселева: «Присутствие авиакомпании «Победа» на маршрутах способствует снижению цен на билеты для всех перевозчиков, в том числе конкурентов группы «Аэрофлот». Отказы лоукостера от внутреннего маршрута в пользу международного - это два шага назад. Оставаясь в группе, «Победа» должна развиваться внутри страны, либо выходить из «Аэрофлот» и конкурировать с ним».

К слову, «Победу» не первый раз критикуют за развитие международных перевозок. Например, год назад замглавы **Минтранса Александр Юрчик** напоминал, что основная задача компании - перевозки по России. Но руководство лоукостера парировало тем, что просто выполняет требование акционера. Запуск рейсов по новым маршрутам действительно может быть выгоднее, чем обслуживание непопулярных направлений,

говорит эксперт в сфере авиационной экономики Сергей Детенышев: «У нас на внутреннем рынке не так много направлений, которые пригодны для эксплуатации по лоукост-модели. Естественно, «Победа» ищет какие-то другие маршруты. Если их ограничить в выборе, вряд ли это приведет к снижению стоимости билетов.

«Аэрофлот» пользуется различными привилегиями, что-то из этого перепадает «Победе», поэтому отделение их друг от друга приведет к росту издержек авиакомпания и, соответственно, росту тарифа».

По данным «Победы», на конец прошлого года на международные рейсы у компании приходилось 20% полетов, а на внутренние - 80%. Но международные перелеты приносят ей больше прибыли и позволяют получать субсидии. Как считает главный эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики Высшей школы экономики Федор Борисов, выход «Победы» из-под крыла «Аэрофлота» позволит ей и существенно нарастить внутренние перевозки, и немного сбить цены на билеты. Да и для самого «Аэрофлота» отказ от лоукостера мог бы быть выгоден - речь идет о продаже компании. ««Аэрофлот» не является государственным учреждением, да, там доминирующая доля государства, но «Победа» - «дочка» коммерческой компании, поэтому речь идет все-таки о продаже. Это очень ликвидный ресурс. С учетом того, что финансовые показатели «Аэрофлота» могут быть улучшены, то, конечно, с точки зрения поступления денег актив достаточно серьезный», - отмечает Борисов.

Вряд ли стоит рассчитывать, что новый владелец будет делать ставку на внутренние перелеты, учитывая, что спросом они почти не пользуются, считает независимый эксперт Алексей Екимовский. По его словам, вся эта ситуация пока больше напоминает угрозу просто оставить «Аэрофлот» без прибыльного актива. И причин может быть несколько, продолжает Екимовский: «Таким образом, государство прихватило «Аэрофлот» за «Победу» и угрожает лишить перевозчика этой жемчужины.

То ли действительно это попытка любой ценой выполнить требование главы государства, то ли на лоукостера уже нашлись заинтересованные лица».

Кстати, осенью прошлого года глава «Аэрофлота» Виталий Савельев рассказывал Владимиру Путину, что стоимость «Победы» - больше \$600 млн. Оценку лоукостера делали с привлечением авторитетных международных консультантов. О продаже или о выводе компании на биржу тогда речи не шло. По крайней мере, публично.

<https://www.kommersant.ru/doc/4061266>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.15; АНАЛИТИКИ УСОМНИЛИСЬ В ВЕРОЯТНОСТИ СКОРОЙ ПРИВАТИЗАЦИИ «ПОБЕДЫ»

Аналитики сомневаются в вероятности скорой приватизации авиакомпании «Победа» (на 100% принадлежит государственному «Аэрофлоту»), которую, как сообщалось накануне, предложил рассмотреть глава Федеральной антимонопольной службы (ФАС) Игорь Артемьев.

«Победа» играет важную роль в стратегии группы «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) до 2023 года, цель которой - увеличить пассажиропоток до 90-100 млн человек (в прошлом году группа перевезла 56 млн пассажиров). Лоукостер рассматривается как основной фактор роста: для него ставится задача нарастить трафик с 7,1 млн пассажиров в 2018 году до 25-30 млн в 2023 году, отмечается в обзоре аналитика Sberbank CIB Алексея Рябушко.

«Поскольку «Победа» еще не вышла из фазы активного наращивания своего бизнеса и не в полной мере реализовала свой потенциал, мы считаем, что любые сделки на данный момент маловероятны», - пишет Рябушко. Инициатива ФАС едва ли будет одобрена, полагает он.

В среду газета РБК сообщила, что Артемьев предложил приватизировать «Победу», поскольку, по его мнению, в последнее время компания сокращает долю внутренних

рейсов в пользу международных, чтобы уменьшить конкуренцию с «Аэрофлотом» и «Россией». Письмо с таким предложением глава ФАС направил в середине июля вице-премьеру Максиму Акимову, министру транспорта Евгению Дитриху и главе Минпромторга Денису Мантурову («Интерфакс» ознакомился с копией письма). Ведомство считает, что «Победа» должна или сосредоточиться на внутренних перевозках, или стать частной компанией и конкурентом «Аэрофлота».

«Мы видим противоречие в этом предположении. Внутренние маршруты вряд ли станут фокусом для частного владельца, так как они менее выгодны», - говорится в обзоре аналитиков «ВТБ Капитала». Среди причин - их низкая доходность, более высокие сборы и расходы на топливо в некоторых региональных российских аэропортах, невозможность обеспечить в них 20-25-минутное время оборота рейса (за исключением «Внуково» и аэропортов Татарстана).

«Таким образом, именно международный сегмент позволяет «Победе» обеспечить более привлекательное ценообразование на внутреннем рынке для стимулирования внутренних авиаперевозок», - отмечают в «ВТБ Капитале». Кроме того, по их данным, только треть рейсов «Победы» являются международными.

«Вопрос о продаже «Победы» ранее активно не обсуждался. Тем не менее, это не первый раз, когда в прессе обсуждаются инициативы по продаже авиакомпаний, входящих в группу «Аэрофлот». В частности, ранее в СМИ обсуждалась продажа авиакомпании «Россия», - напоминает аналитик «Уралсиба» (МОЕХ: USBN) Денис Ворчик. По его мнению, новость нейтральна для котировок акций.

РИА НОВОСТИ; 2019.08.15; «АЭРОФЛОТ» ПОДЕЛИТСЯ «ЦИФРОВЫМ» ОПЫТОМ С ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛЮ

Аэрофлот стал членом ассоциации «Цифровой транспорт и логистика», его богатый опыт цифровизации и технологий позволит внести существенный вклад в трансформацию транспортного комплекса РФ, говорится в сообщении авиаперевозчика.

Ассоциация «Цифровой транспорт и логистика» является центром компетенций по одноименному ведомственному проекту **Минтранса** России. На ее базе планируется создавать и развивать единое мультимодальное цифровое транспортное и логистическое пространство на территории России. Это станет возможным за счет объединения и применения всех существующих, разрабатываемых цифровых сервисов и программного обеспечения российских компаний.

«Цифровизация - магистральный вектор развития **Аэрофлота** и наша главная инвестиция в будущее, без нее невозможно обеспечить высокую эффективность бизнеса. **Аэрофлот** успешно внедряет новейшие цифровые решения и готов делиться наработанным опытом с другими представителями транспортной отрасли. Уверен, совместными усилиями мы поможем стране достичь лидерства в мировом транспортном и логистическом пространстве», - сказал генеральный директор ПАО «**Аэрофлот**» Виталий Савельев, слова которого приводятся в пресс-релизе.

По мнению заместителя министра транспорта России **Алексея Семенова**, опыт **Аэрофлота** важен для цифровой трансформации всей транспортной отрасли страны и позволит ускорить выполнение задачи технологического прорыва.

«Глобальный опыт **Аэрофлота** важен для цифровой трансформации всей транспортной отрасли, которая выстраивается на принципах мультимодальности, мультиплатформенности и необходимости сопряжения с системами стран Европы и Азии. Активное участие одной из крупнейших авиакомпаний в работе ассоциации «Цифровой транспорт и логистика» позволит ускорить выполнение задачи руководства страны в части технологического прорыва», - цитирует пресс-служба **Семенова**.

На сегодняшний день уровень развития цифровых технологий в **Аэрофлоте** остается одним из самых высоких в мировой транспортной отрасли. Авиакомпания в течение

нескольких лет сохраняет 4-е место в мире среди авиакомпаний по цифровизации в рейтинге консалтинговой компании Bain & Co. На практике - это более десятка реализованных бизнес-кейсов на базе современных цифровых технологий.

Автоматизация основных бизнес-процессов - от офисной работы до обслуживания пассажиров и самолетов - уже достигла в компании 100%. В планах - дальнейшие разработки в области искусственного интеллекта, которые включены в обновленную стратегию развития Группы «Аэрофлот» до 2023 года, говорится в сообщении компании.

<https://ria.ru/20190815/1557540137.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6767092>

ТАСС; 2019.08.15; АВИАСООБЩЕНИЕ МЕЖДУ КАЛУГОЙ И АНТАЛЬЕЙ ВОЗОБНОВИЛОСЬ

Авиакомпания Royal Flight в четверг возобновила полеты в Анталию из международного аэропорта «Калуга». Об этом ТАСС сообщили в справочной аэропорта.

Как ранее сообщалось, авиарейсы из Калуги в Анталию прекратились 1 августа. Причины отмены авиасообщения представители авиакомпании и региональных властей не назвали. «Вылет сегодня совершился. До конца этого месяца рейсы будут совершаться два раза в неделю - в понедельник и четверг», - сказала собеседница агентства.

Как сообщается на сайте аэропорта, авиаперевозки будут выполняться на среднемагистральных воздушных судах Boeing-737-800 вместимостью до 189 пассажиров. Вылеты осуществляются из нового терминала международных воздушных линий калужского аэропорта. Пакетные туры с прямым вылетом из Калуги предлагает туроператор Coral Travel.

Первый рейс из калужского аэропорта в Анталию состоялся летом 2018 года. Изначально за это направление отвечала авиакомпания Azur Air. Royal Flight начала летать 4 июня 2019 года.

<https://tass.ru/ekonomika/6766596>

ТАСС; 2019.08.15; В ТОМСКОЙ ОБЛАСТИ ВОССТАНОВЛЕНО АВИАСООБЩЕНИЕ С ГОРОДОМ КЕДРОВЫЙ, ПРЕРВАННОЕ 13 ЛЕТ НАЗАД

Авиакомпания «СиЛА» открыла прямой рейс из областного центра в томский город Кедровый, который не имеет постоянного сухопутного сообщения с дорожной сетью страны, сообщается в четверг на сайте правительства Томской области. Самолеты в этот город не летали с 2006 года, когда пожар уничтожил местный аэропорт.

«Авиакомпания «СиЛА» будет выполнять авиарейсы два раза в неделю на 17-местном Ан-28 по цене 2 тысячи рублей уже с сентября. <...> Губернатор [Сергей Жвачкин] поручил предусмотреть в областном бюджете до конца года 8 млн рублей для субсидирования авиарейса, а также изыскать 9,3 млн рублей для ограждения взлетно-посадочной полосы Кедрового. Возрождение авиарейса сделает более доступной транспортную связь Кедрового с областным центром», - говорится в сообщении.

Для запуска рейса в городе была восстановлена взлетно-посадочная площадка, которую не эксплуатировали после пожара, уничтожившего в 2006 году кедровский аэропорт.

Город Кедровый в 480 км от Томска является центром Пудинского нефтегазодобывающего района. Попасть в населенный пункт можно по дороге, которая не пригодна к эксплуатации в межсезонье, или по воздуху. После 2006 года для авиасообщения с городом использовались только вертолеты.

<https://tass.ru/sibir-news/6764658>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ШАМИЛЬ БАЙБЕКОВ; 2019.08.15; КРАСНОЯРСКОМУ ХАБУ БЫТЬ!; АВИАГОРИЗОНТЫ СИБИРИ РАСШИРЯЮТСЯ

Как мы уже сообщали, в Красноярске прошли два крупнейших Евразийских форума по развитию маршрутных сетей NETWORK и NETWORK CARGO. На них присутствовали многочисленные делегаты и официальные лица из многих стран мира. Организатор форумов – Центр стратегических разработок в гражданской авиации (ЦСР ГА), принимающей стороной выступил новый, с иголки, аэропорт Красноярска.

Импульс развития

С приветственным словом к участникам форумов обратился председатель правительства Красноярского края Юрий Лапшин. Он отметил, что Красноярск по праву стал местом проведения значимых авиационных мероприятий и рассказал присутствовавшим о том, что планируется в ближайшее время предпринять в регионе для успешного развития маршрутных сетей. «В сравнительно короткий исторический срок мы создали мощную авиационную базу международного уровня, построили абсолютно новый технологичный аэропорт. Как следствие, у нас значительно вырос пассажиропоток – примерно в полтора раза за последние пять лет. В этом году аэропорт прошел успешное испытание пиковыми нагрузками, приняв и отправив 150 тыс. гостей Универсиады», – сообщил Юрий Лапшин. Глава краевого правительства поделился планами по дальнейшему развитию гражданской авиации в регионе: «Они связаны с расширением возможностей аэропорта – в этом году начнется строительство магистральной рулежной дорожки, которая увеличит пропускную способность воздушной гавани в 2,5 раза. Также рассматриваются возможности по созданию транспортно–логистического узла, получению статуса особой экономической зоны, развитию внутрирегиональной маршрутной сети, использованию туристического потенциала арктических территорий края».

Новый импульс развития

авиасообщений руководство края связывает с приходом сюда авиакомпании «Аэрофлот». Незадолго до этого Красноярский край, **Аэрофлот** и аэропорт Красноярск подписали соглашение о создании хаба (авиационного транспортного узла) группы «Аэрофлот» в Красноярске. Таким образом, местный аэропорт станет для **Аэрофлота** вторым базовым. В нем будут дислоцироваться современные самолеты, включая отечественные SuperJet 100. Начало работы международного хаба запланировано на 2020 год, при этом уже к 2023 году годовой пассажиропоток компании «Аэрофлот» в Красноярске сможет достичь 1 млн человек. Развитие хаба на базе аэропорта Красноярск позволит расширить маршрутную сеть прямых регулярных рейсов из краевой столицы, повысить мобильность населения и будет способствовать связанности субъектов Российской Федерации. «В соответствии с новой стратегией группы «Аэрофлот» мы приступаем к созданию международного хаба в Красноярске. Бизнес–модель хаба с комфортными стыковками позволит нам привлекать транзитный пассажиропоток на внутренних и международных линиях, а наши перспективные планы предусматривают создание ряда региональных баз в России. Группа «Аэрофлот» внесет реальный вклад в выполнение поручения Президента Российской Федерации расширить сеть межрегиональных регулярных пассажирских авиационных маршрутов, минуя Москву», – заявил заместитель генерального директора по стратегии и маркетингу ПАО «Аэрофлот» Андрей Панов.

«Развитие новой хабовой модели в Красноярске в сотрудничестве с крупнейшим российским авиаперевозчиком откроет новую страницу в истории развития аэропорта Красноярск. Авиаузел получит стимул для дальнейшего развития, а жители края и гости – дополнительные возможности для путешествий и развития деловых связей», – сообщил генеральный директор международного аэропорта Красноярск Андрей Метцлер.

Дополнил картину перспективы авиатранспортного развития региона начальник департамента по инвестиционной политике и территориальному развитию аппарата полномочного представителя Президента России в Сибирском федеральном округе Иван

Гончаров. «Без развития авиации немыслимо развитие Сибири. Президент России поставил задачу перевести более 50% авиатранспортных потоков в обход столицы. В решении этой задачи авиапредприятия Сибирского региона будут играть ключевую роль, аргументировав это тем, что 40% авиаперевозок в обход Москвы приходится на Сибирь. Причем удельный вес пассажиропотока по региону за прошлый год составил порядка 35–40%, а субсидий при этом выбирается треть.

В этом году ассоциацией «Межрегиональное сибирское соглашение» по поручению полномочного представителя президента в СФО и губернатора Красноярского края запущен проект по развитию региональных перевозок на базе малой авиации. По сути, нам предстоит восстановить всю систему региональной малой авиации в Сибири. Это задействование более 400 посадочных площадок, приобретение региональных самолетов, реализация проекта хабовой системы на базе аэропортов Красноярск и Толмачево (Новосибирск)», – проинформировал Иван Гончаров участников и гостей мероприятия.

Совместно продвигаться вперед

В прошлом году принимающей стороной форумов был международный аэропорт Казань. Отметим, что и в Татарстане, и на енисейском берегу мероприятия прошли достойно. Экскурсионная и концертная программы обоих форумов придавали им фестивальский оттенок.

Но главное для участников все же работа. Она была организована четко и продуктивно. «Программа наших форумов построена таким образом, – сказал гендиректор ЦСР ГА Антон Корень, – чтобы все без исключения делегаты провели максимально возможное количество индивидуальных переговоров. Нами создана специальная платформа по планированию и автоматическому назначению встреч. При ее разработке мы учли лучшие мировые практики. Благодаря инновационной системе в рамках форума будут проведены около 2 тыс. индивидуальных переговоров».

И эти встречи состоялись. О том, что они продуктивны, высказывались буквально все участники многопереговорного процесса. Этот факт подтверждают и участники прошлогоднего форума NETWORK в Казани. «Я принимаю участие в этом форуме второй раз, и для меня это ошеломляющий опыт. Во–первых, в прошлом году после форума NETWORK в Казани впервые в истории Гамбии и России был организован рейс из Москвы в столицу Гамбии Банджул, которым прилетели 323 туриста. Во–вторых, по результатам переговоров на форуме NETWORK с делегатами из Западной Европы в Банджуле в настоящее время идет подготовка к открытию авиационной академии. В нашей стране будет осуществляться обучение пилотов и бортпроводников, что создаст условия для превращения Банджула в центр передового опыта всей панафриканской авиации. Это уникальный и значительный опыт, который внес огромные изменения в работу авиации Гамбии», – поделилась результатом встреч на этой площадке Чрезвычайный и Полномочный посол Республики Гамбия в Российской Федерации госпожа Джайнаба Ба.

Интересным представляется сотрудничество в формате NETWORK руководителю управления воздушных авиасообщений Маньчжурии (Китай) Ху Дяньгану. Особенно это видится актуальным в свете интенсивного развития авиасообщений в Азиатско–Тихоокеанском регионе. На пространстве региона сосредоточены крупнейшие интеграционные группировки, в том числе Азиатско–Тихоокеанское экономическое сотрудничество (АТЭС), Ассоциация государств Юго–Восточной Азии (АСЕАН), Шанхайская организация сотрудничества (ШОС) и участники других крупных организаций.

«Наш город, – сказал он, – является крупнейшим пунктом Китая, через который проходят более 65% российско–китайских товаров, перевозимых наземным транспортом. Маньчжурия обеспечивает сквозное сообщение для развитых экономически и простирающихся на обширных территориях прилегающих трех северо–восточных

провинций Китая (Хэйлунцзян, АРВМ и Цзилинь) и Бохайского кольца. Вслед за углублением китайско–российско–монгольских отношений, а также ускоренным осуществлением Китаем стратегии большого развития северо–восточных и западных территорий Маньчжурия стала стратегической опорной точкой экономического сотрудничества в регионе Северо–Восточной Азии. В 2010 году Государственный совет КПК утвердил Маньчжурию как государственную приоритетную открытую пилотную зону».

Говоря о международном аэропорте города Маньчжурия Сицзяо, который был введен в эксплуатацию в 2004 году, Ху Дяньган подчеркнул высокий уровень обслуживания и безопасности полетов: «С момента начала работы аэропорт Маньчжурии обеспечил 45 939 безопасных рейсов с общим объемом перевозок 37,1 млн пассажиров. Площадь терминала позволяет обеспечивать ежегодный пассажирообмен в количестве 2 млн пассажиров и до 1400 человек одновременно в часы наибольшей нагрузки. Сеть авиалиний покрывает не только многие районы Китая, но и приграничные регионы России и Монголии, сформированы маршруты пролета на одном рейсе через три страны. В 2017 году пассажиропоток составил 500 тыс. человек, аэропорт Маньчжурия стал стратегической точкой проекта «Один пояс – один путь», экономического коридора «Китай – Россия – Монголия», а также важным аэропортом в реализации стратегии развития северного направления в АРВМ».

Ху Дяньган напомнил, что в 2016 году аэропорт Маньчжурии получил статус 4–звездочного аэропорта по версии SKYTRAX. В этом же году был открыт первый в истории внутрикитайский маршрут с пересечением территории другого государства, что вошло в историю авиации Китая. В 2018 году была открыта пятая линия по маршруту Улан–Батор – Улан–Удэ – Маньчжурия, что заложило хорошую основу для создания в Маньчжурии транзитного узла в Северо–Восточной Азии. Он также отметил: «С помощью форума NETWORK мы сможем совместно использовать ресурсы, вместе строить рынок и получать выгоды, совместно продвигать развитие авиационной отрасли региона Северо–Восточной Азии на Евразийском континенте».

Положительный тренд

Прямые контакты участников рынка, состоявшиеся в рамках переговорной программы, сопровождали большую сессионную программу, увенчанную практическими семинарами. С ожидаемым интересом было встречено выступление руководителя ЦСР ГА. Антон Корень поделился прогнозами развития разных сегментов авиарынка. Касаясь стратегического прогноза развития мировых авиаперевозок, он отметил, что на быстрорастущих рынках макрорегиона прогнозируется среднегодовой рост авиаперевозок за 20 лет от 3,7% (Европа, СНГ) до 6,0% (Азия). Международная организация гражданской авиации ICAO прогнозирует, что к 2030 году регулярные пассажирские авиаперевозки во всем мире удвоятся и вырастут до 6 млрд пассажиров в год к 2030 году. В ближайшие 20 лет количество рейсов должно увеличиться, соответственно, с 30 до 60 млн.

Аналогичное восстановление и восходящий тренд в связи с улучшением экономической ситуации в мире ICAO прогнозирует в части грузовых перевозок. Также позитивно оценивает данный сегмент Международный совет аэропортов ACI. По оценкам ACI, грузовой рынок за 20 лет должен удвоиться и составить 225 млн тонн к 2031 году со средним темпом роста 4,5% в год.

В целом в мире в ближайшие годы и десятилетия ожидается положительный тренд развития авиационной отрасли.

Подтверждает это и текущий прогноз развития мировых авиаперевозок на 2019 год. Так, IATA прогнозирует, что количество перевезенных авиакомпаниями мира пассажиров в 2019 году вырастет до 4,6 млрд пассажиров. Показатель RPKs вырастет на 5,0% (ниже темпа роста 7,4% в 2018 году), также темп роста

пассажирских перевозок превысит темп роста увеличения провозных емкостей (по показателю ASKs) на 4,7%. Это повысит пассажирскую загрузку и эффективность авиаперевозчиков.

В части грузовых авиаперевозок в 2019 году ожидается сохранение достигнутого в 2018 году уровня – порядка 63 млн тонн – вследствие ограничительных барьеров на глобальных торговых рынках после роста 2017 и 2018 годов. Ожидается, что доходные ставки от грузовых перевозок после существенного роста в 2018 году (на 12,3%) в текущем году сохранят свой уровень.

Доходы от авиаперевозок вырастут до 865 млрд долл. (+ 6,5% к 2018 году). Это поддерживается ожидаемым ростом мирового ВВП на 3,1% (самый высокий темп роста с 2010 года).

Однако также вырастут и расходы на авиаперевозки. В 2019 году они достигнут 822 млрд долл. (рост на 7,4% от уровня расходов 2018 года), что в значительной степени обусловлено высокими ценами на авиатопливо (темп роста 2018/2017 годов составил + 27,5% с сохранением уровня в 2019 году). Наблюдается рост удельного веса стоимости авиатоплива в структуре операционных расходов.

Руководитель ЦСР ГА обратил внимание на рост маршрутной сети и снижение стоимости авиаперевозок. Эти факторы обеспечили увеличение авиационной подвижности населения в 2019 году по сравнению с 2000 годом почти в 2 раза. Среднемировой промежуток времени между полетами одного пассажира сократился с одного полета раз в 44 месяца до полета раз в 21 месяц.

В немалой степени авиаподвижность обусловлена развитием туристических направлений. В разные регионы планеты в настоящее время ежегодно прибывают порядка 1,4 млрд туристов. По оценкам ЦСР ГА, мировой спрос на турпоездки к 2030 году составит порядка 2,2 млрд человек.

Процесс будет сопровождаться увеличением уровня лояльности авиакомпаний. В этой связи Антон Корень отметил динамику развития бюджетных перевозок в мире и в Российской Федерации в частности. Лоукост–сегмент, или бюджетные перевозчики, по итогам 2018 года заняли около 31% общемирового рынка пассажирских регулярных перевозок, перевезли порядка 1,3 млрд пассажиров. Расширение их доли рынка продолжается. Наибольший объем перевозок бюджетными авиакомпаниями сохраняется в Европе – 36%, наименьший – в Азиатско–Тихоокеанском регионе (АТР) – 29%. При этом облик развития отрасли определяют и будут определять новые модели развития рынка. Так, завершилась гибридизация бизнес–моделей авиакомпаний. Сейчас большинство ранее традиционных сетевых авиаперевозчиков, региональные авиакомпании имеют элементы лоукоста в своем продукте.

Говоря о российском рынке бюджетных перевозок, Антон Корень подчеркнул достижение авиакомпании «Победа». Лоукостер по итогам прошлого года перевез 7,2 млн пассажиров, показал рост 55% за год, получив прибыль более 2 млрд руб. Это говорит о востребованности данной низкобюджетной услуги на рынке. Пассажиры готовы платить за перевозку без дополнительных услуг.

Было также привлечено внимание к факту роста доли региональных и местных (комьютерных) перевозок в суммарных мировых объемах перевозок пассажиров и необходимым условиям сохранения этой тенденции. Доля указанных перевозок в Европе и АТР за последние 10 лет почти удвоилась. Динамика развития региональных и местных перевозок в России также имеет тенденцию к росту и во многом будет зависеть от мер государственной поддержки. Помимо комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры и соответствующих мер господдержки необходимо продолжить снижение налогового бремени на региональные и местные авиакомпании, а также разработать и внедрить методы компенсации затрат

авиаперевозчиков на авиатопливо в период значительной волатильности цен, подчеркнул аналитик.

Внуково – лучший!

Подытожила программу форумов церемония награждения лауреатов Евразийской премии в области авиационного маркетинга. Награда была учреждена Центром стратегических разработок в гражданской авиации. В качестве номинантов рассматривались коллективы аэропортов, авиакомпаний и предприятий гражданской авиации Евразийского региона.

Премия предусматривает выбор лауреатов путем объективной оценки измеряемых критериев и качественных характеристик коммерческой и маркетинговой деятельности авиакомпаний и аэропортов. Также в рамках Евразийской премии были установлены специальные номинации для поощрения за высокие достижения в отдельных областях деятельности и номинации с определением результатов по итогам интернет-голосования.

По итогам комплексной экспертной оценки звание «Авиакомпания года» присвоено:

- в группе А (объем перевозок свыше 5 млн пассажиров в год) – авиакомпании «Сибирь»;
- в группе В (объем перевозок от 1 до 5 млн пассажиров в год) – авиакомпаниям «Ред Вингс» и SCAT Airlines;
- в группе С (объем авиаперевозок от 500 тыс. до 1 млн пассажиров в год) – авиакомпании «Руслайн».

Также экспертным комитетом Евразийской премии были учреждены специальные номинации, в которых за значительные успехи в области сервиса и развития дополнительных услуг была отмечена авиакомпания «Россия». За особый вклад в развитие авиации Сибири была отмечена авиакомпания «НордСтар».

За высокую маркетинговую активность экспертный комитет Евразийской премии отметил международный аэропорт Красноярск.

По итогам комплексной оценки экспертного комитета премии звание «Аэропорт года» также присвоено:

- в группе А (пассажирообмен свыше 10 млн пассажиров в год) – международному аэропорту Внуково;
- в группе В (пассажирообмен от 5 до 10 млн пассажиров в год) – международному аэропорту Толмачево (Новосибирск);
- в группе С (пассажирообмен от 3 до 5 млн пассажиров в год) – международному аэропорту «Платов» (Ростов-на-Дону);
- в группе D (пассажирообмен от 1 до 3 млн пассажиров в год) – международному аэропорту Жуковский;
- в группе E (пассажирообмен до 1 млн пассажиров в год) – международному аэропорту Калуга.

Экспертная комиссия премии учредила ряд специальных номинаций для компаний, которые показывают высокие результаты в сфере грузовых авиаперевозок в Евразийском регионе. В части грузовых авиаперевозок в специальных номинациях были отмечены:

– авиакомпания «ЭйрБридж-

Карго» – за существенный вклад в развитие грузовых авиаперевозок в Евразийском регионе;

– грузовой терминал «Москва Карго» – за запуск самого современного и инновационного грузового авиатерминала в Евразийском регионе.

– Почта России – за развитие почтово-грузовых перевозок на Евразийском рынке.

Центр стратегических разработок в гражданской авиации организовал независимое интернет-голосование, на котором интернет-пользователи могли проголосовать за лучшую авиакомпанию и лучший аэропорт и оставить свой отзыв. По мнению пользователей сети Интернет, лучшей авиакомпанией стала «Россия», а лучшим аэропортом – международный аэропорт Внуково.

<http://transportrussia.ru/item/5105-krasnoyarskomu-khabu-byt.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # МОСКВА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2019.08.16; ЭКИПАЖ; МАСТЕРСТВО И ВЫДЕРЖКА ЛЕТНОЙ КОМАНДЫ РЕЙСА U6178 СПАСЛИ ЖИЗНЬ 226 ПАССАЖИРАМ

У историй про авиакатастрофы редко бывают хеппи-энды, но произошедшее вчера в Раменском районе Подмосковья происшествие иначе как счастливым не назовешь. Экипаж самолета А321 компании «Уральские авиалинии» посадил машину на брюхо прямо на кукурузное поле. На борту было 226 пассажиров и семь членов экипажа. Для них всех 15 августа стало вторым днем рождения, считают специалисты. А пилоты, не потерявшие голову в критический момент, вполне могут стать героями нового римейка культового фильма «Экипаж».

Самолет выполнял обычный рейс из подмосковного аэропорта Жуковский в Симферополь. Большинство пассажиров - семьи с детьми, летящие к морю отдохнуть в последний летний месяц. Ничто не предвещало такого крутого разворота в утреннем подмосковном небе.

Спустя 15 минут после вылета авиалайнер столкнулся со стаей чаек, которые попали в двигатели воздушного судна. Сразу отказали оба двигателя, до аэропорта не дотянуть, оставался единственный вариант - сажать огромную машину прямо в поле. «Экипаж принял решение произвести посадку перед собой», - сухо сообщает **минтранс**. Трудно осознать, что это означает, без подробностей.

Airbus A321 - один из самых крупных в семействе «Аэробусов», его посадочный вес до 77 тонн. То есть с такой массой воздушное судно касается земли. Если вес превышен, грозит катастрофа. Поэтому в случае вынужденной посадки экипаж сбрасывает невыработанное топливо, это лишние тонны. Поступить так сейчас не было возможности. Вынужденное приземление произошло на кукурузном поле, в нескольких километрах от взлетно-посадочной полосы. Садись с выключенными двигателями и убранными шасси.

Представим, как огромная машина с полным баком топлива брюхом ложится на землю. Конечно, был удар, пассажиров трясло. Самолет получил повреждения, вылилась примерно тонна топлива. Но на этом инцидент и закончился. Конечно, можно говорить о чуде, но в первую очередь это история о героизме и профессионализме экипажа воздушного судна.

«Экипаж слаженно организовал и осуществил эвакуацию всех пассажиров по аварийным надувным трапам», - заявили в **минтрансе**. На минуточку, пассажиров более двухсот человек, среди них пострадавшие, дети, все напуганы, а разливается топливо... трудно в такой ситуации сохранить холодную голову и не допустить паники. Но героическому экипажу это удалось. На земле тоже отреагировали оперативно, на место катастрофы выехало 20 бригад «скорой помощи», был задействован вертолет санавиации, рассказали в минздраве.

Глава правительства **Дмитрий Медведев** поручил **минтрансу** подготовить документы для представления членов экипажа к наградам. А расследованием инцидента займется специально сформированная комиссия. Бортовые самописцы не пострадали, их отправили в Межгосударственный авиационный комитет. Расшифровка займет около трех дней, сообщил руководитель Росавиации **Александр Нерадько**. Он отметил, что необходимо предпринять дополнительные меры по орнитологическому обеспечению безопасности полетов.

Следственный комитет по Московской области возбудил уголовное дело по статье «Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта».

После инцидента в больницу отправили три десятка пассажиров. Всего за медицинской помощью обратились более 70 человек, а госпитализировали только одну женщину. Глава минздрава Вероника Скворцова высказала слова признательности пилотам и членам экипажа. Благодаря их профессионализму удалось избежать серьезных травм и повреждений у пассажиров, отметила она.

В авиакомпании сразу же после инцидента заявили, что отправят пассажиров в Симферополь резервными бортами.

Правда, многие пассажиры не захотели снова лететь и сдали билеты, им полностью вернут деньги. Остальные отправляются в Симферополь разными рейсами, некоторые улетели уже 15 августа. Багаж выгрузили из пострадавшего самолета и передали пассажирам.

Всем пассажирам выплатят компенсацию по 100 тысяч рублей, заявили в компании «Рам порт Аэро», которая владеет аэропортом Жуковский. А пострадавшим полагаются страховые выплаты в соответствии с законом об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика, сообщили во Всероссийском союзе страховщиков Самолет и ответственность авиаперевозчика застрахованы в компании «АльфаСтрахование», где подтвердили готовность сделать выплаты. Выплачиваться будет фиксированная сумма за травму, например, за перелом бедра предусмотрена компенсация от 80 до 300 тысяч рублей.

КОММЕРСАНТЪ; СЕРГЕЙ МАШКИН; 2019.08.16; САМОЛЕТ ОКАЗАЛСЯ В ОТЧАЯННОМ ПОЛОЖЕНИИ; ПИЛОТЫ ПОСАДИЛИ АТАКОВАННЫЙ ПТИЦАМИ САМОЛЕТ С 226 ПАССАЖИРАМИ НА КУКУРУЗНОЕ ПОЛЕ

15 августа в Подмосковье Airbus A321 «Уральских авиалиний» после столкновения со стаей сизых чаек был вынужден совершить аварийную посадку в кукурузном поле. Действия его пилотов в этой сложной ситуации уже были признаны образцовыми: самолет с полными баками горючего и отказавшими двигателями экипаж ювелирно посадил «на брюхо», не причинив серьезных травм ни одному из 226 пассажиров и семи членов экипажа. За разбитый и не подлежащий восстановлению A321 и уничтоженную кукурузу, скорее всего, придется расплачиваться ЛИИ имени Громова, не обеспечившему орнитологическую безопасность полета.

A321 15 августа рано утром вылетел с подмосковного аэродрома Жуковский в Симферополь, однако через несколько секунд после отрыва от земли лайнер угодил в большую стаю сизых чаек. Своими телами крупные птицы забили оба двигателя самолета, и они сразу потеряли тягу. Более того, оказавшиеся в нештатном режиме силовые установки могли в любой момент воспламениться, поэтому командир экипажа Дамир Юсупов, как говорят его коллеги, принял единственное правильное в этой ситуации решение. Он перевел летящий под автопилотом лайнер в режим ручного управления, отключил двигатели и, не выпуская при этом шасси, пошел на вынужденную посадку. Впереди по курсу, к счастью, оказалась абсолютно ровная пойма, расположенная в излучине Москвы-реки и засеянная к тому же спелой кукурузой.

Командир Юсупов ювелирно приземлил Airbus прямо в поле, а трехметровые стебли сельхозкультуры самортизировали удар фюзеляжа о землю, а затем обеспечили движущейся юзом машине дополнительное торможение.

Уже на земле летчики своевременно обесточили все системы A321, предотвратив таким образом воспламенение заполненных под завязку баков с керосином, а затем организовали эвакуацию пассажиров. Как оказалось, ни один из них серьезно не пострадал. В медучреждения обратились 76 человек, но почти все они были отпущены после профилактического осмотра синяков и ссадин. В больнице Жуковского остались только шестеро, но и их состояние не вызывает серьезных опасений у врачей. Пассажирам A321 было предложено в тот же день улететь в Крым другими бортами, но большинство из них, как пояснили в администрации аэропорта Жуковский, предпочло сдать приобретенные билеты.

Людам, видимо, потребуется время, чтобы восстановить силы после пережитого шока, а вот лайнер стоимостью около \$20 млн (его выпустили в 2003 году), как говорят эксперты, получил при вынужденной посадке не совместимые с возможностью дальнейшей эксплуатации повреждения. Самолет при ударе не разрушился, но его несущие

конструкции, по мнению экспертов, деформировались, и теперь восстановить пространственное положение фюзеляжа, крыльев и рулей будет крайне сложно и неоправданно дорого. Кроме того, сам приземлившийся лайнер и примчавшиеся к месту его посадки автомобили экстренных служб сгубили несколько гектаров спелой кукурузы, а уже нанесенный сельхозугодьям ущерб многократно возрастет после того, как машина будет обследована и эвакуирована с поля. За все это кому-то придется заплатить.

Вопросы в первую очередь, видимо, возникнут к руководству АО «Летно-исследовательский институт имени М. М. Громова», на территории которого расположен международный аэропорт Жуковский. Администрация аэропорта, во всяком случае, уже заявила, что орнитологическую безопасность гражданских рейсов из Жуковского обеспечивало именно ЛИИ.

Согласно утвержденному правительством РФ «Руководству по орнитологическому обеспечению полетов в гражданской авиации», администрация аэродрома обязана регулярно проводить «эколого-орнитологическое обследование» аэродрома и прилегающей к нему территории в радиусе 15–30 км с привлечением специалистов «местных биологических учреждений». По результатам этой работы должны составляться сезонные карты-схемы и вспомогательные графики, показывающие «места скоплений, основные маршруты и высоты перелетов наиболее опасных для воздушных судов птиц».

Эта работа, как требует «Руководство», должна вестись не разово, а постоянно, в соответствии с «сезонной активностью птиц». Так, обстановка в зимний период считается «простой и стабильной», весной ситуация осложняется массовой миграцией пернатых, к раннему лету вновь стабилизируется за счет того, что птицы оседают в гнездах, чтобы вывести потомство. Самым опасным с точки зрения нормативных документов является так называемый позднелетний или августовский орнитологический период, когда окрепшие птенцы встают на крыло и начинают совершать тренировочные «массовые вылеты», готовясь к предстоящей, уже осенней миграции.

Чтобы отследить эти периоды и своевременно принять соответствующие меры, специалисты, как утверждает «Руководство», должны использовать «визуальное наблюдение за птицами», осуществлять радиолокационный контроль за популяцией, консультироваться с местными орнитологами и использовать справочную литературу.

Большинство крупных российских аэропортов выполняют эти требования, а небольшие, особенно в дальних регионах, отказываются, ссылаясь в том числе на отсутствие средств. В базе данных судебных решений можно найти десятки исков, заявленных транспортными прокурорами к предприятиям, обслуживающим аэропорты по всей стране, в том числе в Орске, Николаевске-на-Амуре, Сыктывкаре и Усть-Камчатске, которых обязали провести орнитологические обследования.

Наиболее действенным и, по сути, единственным методом борьбы с пернатыми на современных аэродромах, по словам специалистов, являются биоакустические установки, имитирующие тревожные крики разных птиц.

К таким устройствам прилагается огромная акустическая база, состоящая из целого набора звуков, на которые должны по-разному реагировать разные виды представителей летающей фауны, поэтому заниматься их установкой может только опытный специалист-орнитолог. Как рассказал “Ъ” эксперт соответствующего профиля некоммерческого партнерства «Федерация судебных экспертов» Залим Абазов, «птичье население гораздо умнее, чем мы думаем о нем», поэтому пернатые быстро привыкают к тревожным звукам, которыми люди пытаются их отпугнуть. А иногда неверно подобранное акустическое обеспечение, наоборот, привлекает к аэродрому опасных «гостей».

По словам сотрудников «Федерации...», в администрацию аэродрома Жуковский они направляли предложения о проведении соответствующего мониторинга, однако ответа так и не получили. А между тем, как утверждают эксперты, орнитологическая обстановка там

«совсем непростая». Господин Абазов пояснил “Ъ”, что близость воды — аэродром расположен в излучине Москвы-реки — и много лет соседствовавшая с аэродромом свалка бытовых отходов способствовали расселению там большой колонии «врановых и сизых чаек». «Эти птицы во взрослом возрасте достигают 2 кг веса и представляют для летящего на скорости порядка 300 км/ч самолета грозную опасность», — пояснил эксперт. Отметим, что 15 августа после визита многочисленных чиновников в Жуковский было заявлено, что власти примут меры для ликвидации свалок у аэропорта, а его орнитологическая безопасность будет усилена. Очевидно, экстренные меры будут приняты в связи с подготовкой международного авиакосмического салона МАКС-2019, который будет проходить на площадках ЛИИ им. Громова в конце августа. При этом источник в самом ЛИИ заявил “Ъ”, что его объект имеет все необходимое оборудование для защиты от птиц, однако местные чайки к нему почему-то адаптировались.

<https://www.kommersant.ru/doc/4061432#id1784152>

ТАСС; 2019.08.16; ТЕПЕРЬ НЕ СТРАШНО. В КРЫМ ПРИЛЕТЕЛА ТРЕТЬ ПАССАЖИРОВ АВАРИЙНО СЕВШЕГО ПОД МОСКВОЙ САМОЛЕТА

Примерно треть пассажиров аварийно севшего в Подмоскowie Airbus A321 авиакомпании «Уральские авиалинии» рейсами из Жуковского и Домодедово была доставлена в аэропорт Симферополя. В зале прилета они рассказали корреспонденту ТАСС, как пережили «второе рождение», почему не отложили поездку.

Всего поздним вечером в четверг в Крым прибыли более 60 человек, еще 88 пассажиров лететь после случившегося отказались, 65 пока никакого решения не приняли.

Первый долетевший

Новый симферопольский аэропорт принимает за вечер несколько десятков рейсов со всей страны. Пассажиры привыкли не обращать внимания на то, что происходит в воздушной гавани. Но теперь к прибывающим приковано пристальное внимание, в ряд выстроилось с десяток телеоператоров, снуют фотоаппараты.

«Не успели испугаться. И потом уже нечего было пугаться, уже на земле были», - рассказывает Степан Акопян, в Москву отправившийся в однодневную командировку. По словам крымчанина, он одним из первых выбрался из самолета после падения и помогал эвакуироваться другим пассажирам. Самолет, по его рассказам, остановился всего в сотне метров от автомобильной дороги, а экипаж воздушного судна достоин того, чтобы стать героем фильма.

«Есть у нас герои, которые могут в такой ситуации не растеряться, посадить самолет в нужное место. Это все благодаря этому молодому человеку, двум молодым ребятам (пилотам - прим. ТАСС) спаслись», - считает он.

В терминале продолжают появляться другие пассажиры. Маргарита Филиппова, летевшая в Симферополь на встречу с бизнес-партнерами, рассказывает: «Мы спустились по трапу и отбежали как можно дальше от самолета, на кукурузном поле был овраг».

«И люди бежали в панике», - поделилась пассажирка и добавила, что многие падали, поднимались и продолжали бежать. Кто-то двигался в лес, кто-то к дороге, куда уже направлялись пожарные расчеты и машины скорой помощи.

Вновь в небе

Муж и сын Елены Богатеевой прибыли в Крым раньше на несколько дней. Москвичка спешила к ним, и потому решила лететь в Симферополь одним из первых рейсов, на котором авиакомпания выделила места после происшествия. Елена соглашается с журналистами, что пережила второе рождение.

«Огромное спасибо пилотам, которые сегодня подарили нам второй день рождения. И второй команде, которая сегодня нас очень плавно и нежно привезла. Доставила до места назначения», - добавила Маргарита Филиппова.

Около 21:00 мск из зоны выдачи багажа в зал прилета выходит студентка Полина Кириченко. Девушка несколько раз повторяет, что выбора, лететь или нет, у нее не было, ведь она живет в Крыму. Она везет с собой большую узкую коробку, которую спасла из самолета. В ней находятся эскизы татуировок.

Студентка вспоминает, что мужчина, сидевший возле нее, перед жесткой посадкой «в последнюю секунду успел пристегнуться». В зале прилета к девушке подходит женщина, и, не скрывая слез, обнимает ее.

«Я ничего не знала. Я поняла только сейчас. Когда она прилетела, я поняла, что она с этого рейса», - говорит тетя Полины Ирина Кириченко. Племянница, по ее словам, не рассказала о происшествии по телефону, чтобы не пугать родных.

Не отдых, а реабилитация

Ближе к полуночи в терминал из багажной зоны начинают выходить уже десятки пассажиров утреннего рейса из Жуковского. Прибыл специально выделенный для их доставки в Симферополь борт.

Пассажир Роман Анисимов рассказывает, что аварийная посадка в Подмосковье прошла настолько быстро, что находившиеся в самолете поначалу даже не понимали, что происходит.

«Был хлопок, никакой информации от стюардесс не было. Она [стюардесса] попыталась, я видел, позвонить пилотам, и в этот момент мы упали. Первый удар, потом второй. Дальше мы просто покатались, это в течение буквально доли секунды», - рассказал Анисимов.

«Посадка была очень жесткая. Мы подлетали вверх - вниз, вверх - вниз», - добавила его спутница Елена Парамонова. Девушка 15 августа отмечает день рождения. Мечтали отпраздновать в Ялте на берегу моря. Теперь же им писать претензии в страховую компанию и ждать багаж, который уже в пятницу обещают доставить в Крым. Молодые люди говорят, что у них теперь «не отдых, а реабилитация».

<https://tass.ru/obschestvo/6768315>

КОММЕРСАНТЪ; НИКОЛАЙ СЕРГЕЕВ, ТАТЬЯНА ГРИШИНА, АННА ВАСИЛЬЕВА; 2019.08.15; КУКУРУЗА ПРИНЯЛА AIRBUS; САМОЛЕТ С 233 ЛЮДЬМИ АВАРИЙНО СЕЛ В ПОДМОСКОВНОМ ПОЛЕ

Вылетевший из Жуковского Airbus A321 «Уральских авиалиний», на борту которого находились 233 человека, вместо Симферополя аварийно сел на кукурузное поле в Подмосковье. Экстренную посадку пилоты совершили после попадания в лайнер стаи птиц. В обстоятельствах инцидента, в результате которого пострадали 76 человек, включая 19 детей, разбираются авиационные власти и Следственный комитет. Возбуждено уголовное дело по ст. 263 УК РФ (нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта).

Лайнер A321 «Уральских авиалиний» совершал рейс U6178 Жуковский—Симферополь. Однако когда самолет, поднявшийся в воздух из подмосковного аэропорта, стал набирать высоту, в него попало несколько птиц. В авиакомпании утверждают, что чайки попали в один из двигателей (правый), и он загорелся. Пилоты — командир экипажа Дамир Юсупов и второй летчик Георгий Мурзин — не стали возвращаться в аэропорт вылета, а решили совершить экстренную посадку на ближайшее поле.

Аварийную посадку летчики произвели ювелирно — в четырех километрах от взлетно-посадочной полосы в районе деревни Рыбаки. Лайнер на брюхе пропахал кукурузное поле и остановился, не загоревшись.

Воздушное судно, по предварительным данным, могло получить относительно серьезные повреждения. В МЧС заявили о 76 пострадавших, среди них 19 детей.

Идя от лайнера к ближайшей дороге, откуда пассажиров доставили в аэропорт вылета, они рассказывали по телефонам родственникам и друзьям, что «пилоты молодцы, посадили птичку в поле». Впоследствии пассажиры разместили в соцсетях множество постов с

благодарностями в адрес пилотов. В правильности действий летчиков убеждено и руководство «Уральских авиалиний».

Насколько оправданной была экстренная посадка, сейчас разбирается Росавиация и Московское межрегиональное следственное управление на транспорте, возбуждившее уголовное дело по ст. 263 УК РФ (нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта). Особенно тщательно следствие и эксперты изучают работу службы Орнитологической защиты аэропорта. Столкновение со стаей птиц произошло над ВПП, отметил источник “Ъ”. По его словам, ситуация изучается особенно тщательно еще и потому, что вскоре на базе ЛИИ им. Громова будет проведен аэрокосмический салон МАКС-2019.

В Минприроды “Ъ” сказали, что ведомство настаивает на проведении проверочных мероприятий по объектам твердых коммунальных отходов в районе аэропорта Жуковский. Там обратили внимание, что сейчас контрольно-надзорные функции в данной части переданы на уровень Московской области. «По законодательным нормам в радиусе 15 км от контрольной точки аэродрома запрещено размещение свалок. За безопасность радиуса отвечает эксплуатирующая авиационная организация,— пояснили “Ъ” в ведомстве.— Данных о размещении в контрольном радиусе объектов ТКО, входящих в перечень НВОС, у Минприроды России отсутствуют. Вопрос с несанкционированными свалками должен находиться на контроле регионального Минприроды».

В районе 2 км от взлетно-посадочной полосы аэропорта Жуковский находится мусороперегрузочная станция ООО «Экосервис», а также несанкционированная свалка отходов, сообщили “Ъ” в Росприроднадзоре.

В службе отметили, что в адрес департамента Росприроднадзора по ЦФО с мая 2017 года поступали жалобы на несоблюдение экологических и санитарно-эпидемиологических требований при обращении с мусором, «выраженных в очаговых навалах отходов производства и потребления разных фракций и различного происхождения на почве под открытым небом в границах водоохранной зоны Москвы реки». Там добавили, что было возбуждено административное дело по ст. 8.2 КоАП РФ (несоблюдение требований в области охраны окружающей среды при обращении с отходами производства и потребления).

«Департаментом Росприроднадзора произведен расчет ущерба, причиненного ООО «Вымпел К» почвам в результате нарушения законодательства в области охраны окружающей среды, в размере 25 200 000 руб,— рассказали “Ъ” в ведомстве.— В добровольном порядке уплачен не был, дело находится на рассмотрение в суде».

Глава Росавиации Александр **Нерадько** сказал, что 24 пострадавших обратились за помощью медиков, двоих из них положили в стационар. «На борту было 16 тонн топлива, баки были заполнены полностью. У меня есть фотографии тушек чаек,— продолжил он.— Буду просить, чтобы экипаж представили к награде. Как только СК разрешит извлечь багаж, это будет сделано — скорее всего, сегодня вечером».

Черные ящики самолета не пострадали, сообщила Росавиация. Их передадут на расшифровку в Межгосударственный авиационный комитет.

Председатель комиссии по гражданской авиации Общественного совета **Ространснадзора** — об аварийной посадке Airbus A321

Борт «Уральских авиалиний» и ответственность перед пассажирами застрахована в «АльфаСтраховании». Как пояснил “Ъ” замглавы «АльфаСтрахования» Илья Кабачник, по договору минимальная сумма выплат по погибшим составляет 2 млн руб. «В этом случае все живы, существует шкала выплат по травмам по 67 ФЗ. Если же расходы на лечение или иные затраты/потери превысят эти суммы, то выплаты будут в размере доказанной суммы причиненного вреда». По авиакаско, по его словам, авиакомпания имеет страховку в полном объеме. «Сейчас выясняем, какие повреждения получил

самолет. Но уже ясно, что повреждения серьезные, и мы будем выяснять, подлежит ли самолет восстановлению»,— заявил “Ъ” Илья Кабачник.

В авиакомпании позднее заявили, что самолет будет утилизирован — ТАСС со ссылкой на пресс-службу авиакомпании сообщает, что восстановлению он не подлежит.

Отметим, лайнер A321 (бортовой номер VQ-BOZ) уже попадал в ЧП. 24 января 2013 года при выполнении рейса Шарм-эш-Шейх—Казань, заходя на второй круг при посадке в аэропорту столицы Татарстана, самолет задел курсовой маяк. В результате у воздушного судна были повреждены фюзеляж, элементы правого закрылка и стоек шасси, а также гондола правого двигателя. На борту тогда находились 228 пассажиров и членов экипажа, никто из них не пострадал.

<https://www.kommersant.ru/doc/4061153>

РОССИЯ 24; 2019.08.15; ПОСЛЕДСТВИЯ АВАРИЙНОЙ ПОСАДКИ ЛАЙНЕРА AIRBUS A321 В МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ

В.: К другим новостям. Чудо над Жуковским. В Подмосковье пилоты пассажирского лайнера сумели посадить многотонный Airbus с отказавшими двигателями в кукурузное поле. На борту находились 227 пассажиров 7 членов экипажа. В результате грамотных действий удалось избежать жертв, а в числе пострадавших, которым потребовалась стационарная помощь всего один человек. Что стало причиной происшествия? Первые выводы следствия в материале Виталия Кармазина.

Кор.: На этих кадрах первые секунды полета Airbus A321 Уральских авиалиний. При взлете с полосы аэродрома Жуковский самолет столкнулся со стаей птиц, хлопок и лайнер начал медленно набирать высоту, но уже через километр устремился вниз. Пассажиры сняли и аварийную посадку. На этих кадрах видно как самолет планирует над кукурузным полем. Тем, кто был на борту крайне повезло. Самолет садился с полными баками горючего, шасси были убраны, кукуруза, по всей видимости, смягчила удар. Самолет пробороздил полосу, экипаж сразу же организовал эвакуацию пассажиров. По словам пострадавших все было сделано быстро и профессионально. Операцией руководил командир воздушного судна Дамир Юсупов, вот он с мегафоном в руках. Сами пассажиры не скрывали эмоций.

Мужчина: В кукурузное поле упали, все живы, всех эвакуировали, все хорошо.

Кор.: Все живы. Несколько десятков человек пострадали, по большей части у них незначительные травмы, на борту было 233 человека. Когда их увозили с поля, на место уже выехали следователи. Сразу после того как лайнер Уральских авиалиний совершил аварийную посадку ближайшие подъезды к месту чрезвычайного происшествия перекрыли сотрудники полиции. Сделали они это для того, чтобы на месте происшествия не оказались посторонние, которые могли бы помешать проведению оперативно-следственных действий.

Елена Маковская, старший помощник руководителя межрегионального СУ на транспорте СК России: Следственными органами Московского межрегионального следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации возбуждено уголовное дело по факту жесткой посадки пассажирского самолета, следовавшего рейсом «Москва - Симферополь», по признакам преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 263 УК РФ (нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта).

Кор.: По всей видимости сотрудники Следственного комитета России назначат технические экспертизы, сделают заборы образцов топлива, опросят механиков, которые проверяли самолет перед вылетом. Airbus A321 - это узкофюзеляжный, среднемагистральный лайнер. Конкретно этот самолет был выпущен в 2003 году. Особое внимание следователи уделят основной версии произошедшего, о ней подробно рассказал второй пилот Георгий Мурзин.

Георгий Мурзин, 2-ой пилот «Уральских авиалиний»: По факту после взлета попала птица в двигатель, и левый двигатель сразу заглох, потом и во второй двигатель тоже попала. И обороты работали нестабильно. Потом второй двигатель тоже заглох и тяги не хватало, высота плавно падала. Приземлились, собственно, в поле.

Кор.: На этих кадрах видно, что у самолета практически отвалился правый двигатель. Теперь у правоохранительных органов появятся вопросы к администрации аэродрома - как там работала система отпугивания птиц.

Александр Нерадько, руководитель Федерального агентства воздушного транспорта России: В аэропорту Жуковский, как и во всех наших аэропортах, существуют системы орнитологического обеспечения безопасности полетов, но вот насколько они эффективны, это еще зависит от многих факторов, в том числе от расположения полигонов бытовых отходов на приаэродромной территории. Все эти обстоятельства и факторы надлежит выяснить комиссии по расследованию, обстоятельства и причину авиационного происшествия, которая приступила к работе.

Кор.: Речь о свалке, которая находится рядом со взлетно-посадочной полосой и якобы именно с ее территории периодически прилетают птицы. Но эту информацию уже опровергли в Министерстве природы Московской области. На многие вопросы об этом инциденте ответы дадут и эксперты после изучения так называемых черных ящиков. Их передадут специалистам межгосударственного авиационного комитета. Высокую оценку уже дали действиям экипажа Уральских авиалиний.

Виктор Заболотский, заслуженный летчик-испытатель СССР: Это очень сложная ситуация, когда после взлета отказывают двигатели и принимаются решения сразу. Ведь наверное все видели, как самолеты взлетают, с каким крутым набором они идут. И переломить эту траекторию сразу на снижение для того, чтобы после этого выполнить еще и выравнивание, мягкий подвод к земле - это, действительно, нужно мастерство.

Кор.: Пилоты проявили мужество и пассажиры, и многие специалисты призывают наградить их. О капитане Дамире Юсупове известно, что у него два высших образования и более 3 тысяч часов налета. Через несколько минут после аварийной посадки он позвонил жене в Екатеринбург.

Наталья Юсупова, супруга пилота Дамира Юсупова: Он просто сказал, что все живы, все нормально. Он очень серьезный, он настроен, он всегда готовится к рейсам ко всем.

Кор.6 Отпустите его в рейс после этого?

Наталья Юсупова, супруга пилота Дамира Юсупова: Отпущу.

Кор.: Второму пилоту Георгию Мурзину всего 23 года, сейчас с ними работают следователи. Они опрашивают и пассажиров. Многие из них все-таки решили лететь в Симферополь на другом рейсе. Днем пассажирам начали выдавать багаж, оставленный в севшем самолете.

Виталий Кармазин, Ярослав Борисов, Иван Усанов, Алексей Целищев, Вести, «Дежурная часть»

Россия 24

ТАСС; 2019.08.15; В AIRBUS СООБЩИЛИ, ЧТО ОКАЗЫВАЮТ ТЕХНИЧЕСКУЮ ПОДДЕРЖКУ ПО ВОПРОСУ РАССЛЕДОВАНИЯ ЧП A321

Компания Airbus оказывает всю необходимую поддержку в установлении причин инцидента с самолетом Airbus A321 «Уральских авиалиний», который совершил аварийную посадку возле аэропорта Жуковский в Подмосковье.

Об этом корреспонденту ТАСС сообщили в четверг в пресс-службе компании.

«Мы осведомлены о произошедшем и находимся в тесном контакте с авиакомпанией. Airbus сотрудничает с авиационными властями и оказывает всю необходимую техническую поддержку. Комментарии по остальным вопросам считаем

преждевременными до объявления официальных результатов расследования», - отметил собеседник агентства.

<https://tass.ru/proisshestiya/6767721>

ТАСС; 2019.08.15; ПОЛПРЕД ПРЕЗИДЕНТА НАЗВАЛ ГЕРОЙСКИМИ ДЕЙСТВИЯ ЭКИПАЖА А321, СЕВШЕГО В ПОЛЕ В ПОДМОСКОВЬЕ

Полпред президента РФ в Уральском федеральном округе (УрФО) Николай Цуканов назвал геройскими действия экипажа аэробуса «Уральских авиалиний», совершившего в четверг аварийную посадку в Подмоскowie.

«Экипаж действовал слаженно и профессионально: в сложнейшей ситуации пилоты приняли верные решения. Без сомнения, это героический поступок! Молодцы и пилоты, и бортпроводники! Да и сами пассажиры проявили спокойствие и выдержку - никакой паники на борту», - говорится в комментарии Цуканова, размещенном на сайте полпредства.

<https://tass.ru/obschestvo/6765221>

ТАСС; 2019.08.15; СВЕРДЛОВСКИЙ ГУБЕРНАТОР ПРЕДЛОЖИЛ НАГРАДИТЬ ЭКИПАЖ САМОЛЕТА, СЕВШЕГО В ПОЛЕ В ПОДМОСКОВЬЕ

Губернатор Свердловской области Евгений Куйвашев считает, что экипаж самолета авиакомпании «Уральские авиалинии», совершившего аварийную посадку в Подмоскowie, должен быть представлен к государственным наградам.

«Героический экипаж рейса «Уральских авиалиний»: командир воздушного судна - Дамир Юсупов, второй пилот - Георгий Мурзин, старший бортпроводник - Дмитрий Ивлицкий, бортпроводники - Надежда Вершинина, Дмитрий Гончаренко, Алия Слякаева, Яна Ягодина. <...> Эти люди должны быть представлены к наградам», - написал Куйвашев на своей странице в Instagram.

<https://tass.ru/proisshestiya/6764624>

ТАСС; 2019.08.15; НАЛЕТ КОМАНДИРА АВАРИЙНО СЕВШЕГО В ПОДМОСКОВЬЕ САМОЛЕТА СОСТАВЛЯЕТ БОЛЕЕ 3 ТЫСЯЧ ЧАСОВ

Общий налет командира воздушного судна Дамира Юсупова, аварийно севшего в Подмоскowie рядом с Жуковским утром в четверг, составляет более 3 тыс. часов, сообщили ТАСС в пресс-службе авиакомпании «Уральские авиалинии», которой принадлежит самолет.

«Командиром воздушного судна был Дамир Юсупов. Именно благодаря профессионализму и слаженным действиям самолет удалось посадить без трагических последствий. Дамиру Юсупову - 41 год. Общий налет составляет более 3 тыс. часов», - сказали в авиакомпании.

В пресс-службе добавили, что Юсупов в 2013 году с отличием окончил Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации и сразу после вуза был принят на работу в авиакомпанию «Уральские авиалинии».

«В 2018 году Юсупов получил вторую специальность: окончил Ульяновский институт гражданской авиации имени Главного маршала авиации Б.П. Бугаева по направлению «Аэронавигация», - отметили в пресс-службе перевозчика.

Результаты учебы

Дамир Юсупов с отличием закончил Бугурусланское летное училище (филиал СПбГУ ГА в Оренбургской области) и Ульяновский институт ГА. Об этом сообщил в четверг ТАСС начальник летно-методического центра гражданской авиации Ульяновского института гражданской авиации Дмитрий Качан.

«Мы учились [с Дамиром Юсуповым] вместе в Бугурусланском летном училище, закончили с отличием. Знаю его с хорошей стороны, летал и учился на пятерки,

английский язык знает в совершенстве. Грамотный, общительный, у меня только положительное мнение. В Ульяновске он учился заочно, закончил училище также с отличием», - сказал Качан. В Ульяновском институте гражданской авиации имени Главного маршала авиации Б.П. Бугаева Юсупов обучался по направлению «Аэронавигация».

Бывший наставник двух членов экипажа - 41-летнего Юсупова и 23-летнего второго пилота Георгия Мурзина, замдекана факультета летной эксплуатации Санкт-Петербургского государственного университета гражданской авиации Гегама Маргарян сказал ТАСС, что гордится своими воспитанниками за грамотное и хладнокровное применение полученных ими в ходе учебы знаний в экстренной ситуации.

«Они каждый у меня граненый [бриллиант]. Я такой счастливый отец, что мой сынок посадил машину за счет своих нервов и здоровья и спас столько людей. Я перед ним снимаю шляпу. <...> Им спасибо, что они нас не подвели, получили знания вовремя, своевременно, и грамотно, хладнокровно воспользовались знаниями, которые наш университет им отдал - инструкторы, преподаватели вместе с нами. Я ими горжусь», - сказал он.

<https://tass.ru/obschestvo/6764772>

ТАСС; 2019.08.15; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ВЫПЛАТЯТ ПО 100 ТЫС. РУБЛЕЙ НЕЗАСТРАХОВАННЫМ ПАССАЖИРАМ AIRBUS A321

Авиакомпания «Уральские авиалинии» выплатит по 100 тыс. рублей незастрахованным пассажирам самолета, аварийно севшего в четверг в Подмоскowie. Об этом говорится в сообщении перевозчика в Instagram в четверг.

«Пассажирам, не имеющим страхового полиса, авиакомпания выплатит по 100 тыс. рублей каждому», - говорится в сообщении.

Ответственность авиакомпании «Уральские авиалинии», выполнявшей 15 августа рейс U6 178 Жуковский - Симферополь, застрахована в АО «АльфаСтрахование».

«По всем вопросам в связи с причинением вреда здоровью, утратой багажа, личных вещей просим обращаться в страховую компанию. При наличии медицинских документов, свидетельствующих о получении травм, специалисты свяжутся с пассажиром и предоставят консультацию о дальнейших действиях и порядке выплаты страхового возмещения», - добавили в авиакомпании.

<https://tass.ru/proisshestiya/6767735>

ТАСС; 2019.08.15; ПАССАЖИРЫ САМОЛЕТА, АВАРИЙНО СЕВШЕГО В ПОДМОСКОВЬЕ, ПОЛУЧАТ ВЫПЛАТЫ

Пассажиры самолета авиакомпании «Уральские авиалинии» по маршруту Москва - Симферополь, который совершил аварийную посадку возле аэропорта Жуковский в Подмоскowie, были застрахованы и получают выплаты. Об этом сообщил в четверг ТАСС коммерческий директор перевозчика Кирилл Скуратов.

«Все пассажиры застрахованы в компании «АльфаСтрахование», получают выплаты и компенсации, предусмотренные законом», - сказал он.

Как сообщил ТАСС источник в авиационных кругах, представители компании «Уральские авиалинии» в настоящее время в индивидуальном порядке решают вопрос о вылете пассажиров рейса Жуковский - Симферополь. «Пассажиры этого рейса доставлены в терминал аэропорта, с ними работают представители авиакомпании», - сказал собеседник агентства. По его словам, вопрос о вылете в Симферополь решается в индивидуальном порядке.

Эту информацию ТАСС подтвердили и в пресс-службе аэропорта. «Идет индивидуальная работа с пассажирами. Кому-то предлагают лететь ближайшим рейсом из Домодедово», - сообщили в пресс-службе.

В аэропорту Жуковский развернут оперативный штаб, передает корреспондент ТАСС. На месте находится **заместитель министра** МЧС России Илья Денисов. Пассажиры самолета находятся в стерильной зоне, с ними работают медики и психологи. Перед аэропортом дежурят шесть машин скорой помощи. Аэропорт продолжает свою работу: в настоящий момент идет регистрация на два рейса «Уральских авиалиний» в Тель-Авив и Прагу.

Заявление страховщика

Страховщиком авиакомпании «Уральские авиалинии» является «АльфаСтрахование», подтвердил ТАСС представитель страховщика.

«Самолет А321 «Уральских авиалиний», выполнявший рейс U6 178 Жуковский - Симферополь и совершивший жесткую посадку в Подмоскowie, а также ответственность авиаперевозчика застрахованы в «АльфаСтраховании». Обстоятельства происшествия и размер ущерба выясняются. «АльфаСтрахование» находится в контакте с авиакомпанией», - сказал представитель страховщика.

«Все пострадавшим, здоровью или имуществу которых был нанесен ущерб, будет выплачена компенсация», - добавил он.

Лимитов компенсации в компании не назвали.

По закону об обязательном страховании ответственности перевозчика, страховая выплата пострадавшим пассажирам на транспорте составляет до 2 млн рублей и зависит от тяжести полученных травм. Крупные авиакомпании обычно имеют страховку в соответствии с международными требованиями, которые не меньше требований, предъявляемых российским законодательством.

<https://tass.ru/obschestvo/6764615>

ТАСС; 2019.08.15; «ЧЕРНЫЕ ЯЩИКИ» АВАРИЙНО СЕВШЕГО САМОЛЕТА В ПОДМОСКОВЬЕ ОТПРАВЛЕНЫ НА РАСШИФРОВКУ В МАК

Бортовые самописцы самолета Airbus A321, совершившего после возгорания аварийную посадку в поле рядом с аэропортом Жуковский, будут направлены на расшифровку в Межгосударственный авиационный комитет (МАК).

Об этом ТАСС сообщили в правоохранительных органах.

«Ящики изъяты, будут направлены на расшифровку в МАК», - сказал собеседник агентства.

<https://tass.ru/proisshestiya/6764795>

ТАСС; 2019.08.15; ВЛАСТИ ПОДМОСКОВЬЯ ЗАЯВИЛИ, ЧТО НЕЗАКОННАЯ СВАЛКА БЛИЗ ЖУКОВСКОГО НЕ МОГЛА ПРИВЛЕЧЬ ЧАЕК

Незаконная свалка у озера Глушица вблизи аэропорта Жуковский в Московской области не могла быть точкой притяжения чаек, поскольку не содержит бытового мусора, там хранился только строительный. Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе министерства экологии и природопользования Подмосковья.

По данным Росприроднадзора, в расстоянии 1 км от аэропорта на Коммунальном проезде и улице Наркомвод в Жуковском находились два объекта, связанные с мусором: сортировочная площадка ООО «Экосервис» и нелегальная свалка у озера Глушица. В ОНФ ТАСС подтвердили, что свалка у озера не ликвидирована до сих пор, но не уточнили состав мусора на ней. Орнитологи указывали, что чайки привлекает именно органический мусор, который попадает в бытовых отходах.

«Инспекторы экононадзора неоднократно привлекали к административной ответственности владельцев участков, на которых были обнаружены навалы. При участии Минэкологии часть участков была изъята у недобросовестных собственников и передана в муниципальную собственность, после чего администрация Жуковского начала работы по ликвидации свалок. В первую очередь были убраны коммунальные отходы, остался

преимущественно строительный мусор. Сейчас бытовые отходы на свалку не завозятся. Остатки органики сгнили, то есть корма для птиц нет», - заявил собеседник агентства. На представленных Минэкологии фотографиях озера видно, что на его берегу лежит строительный мусор.

В ведомстве также прокомментировали состояние сортировочной площадки «Экосервиса». Эта станция неоднократно привлекалась раньше к ответственности за нарушения природоохранного законодательства. Например, ее собственники допускали образование двухметровых навалов мусора, отходы складывались под открытым небом и отсутствовала система сбора дождевых и талых вод. Последний протокол был составлен в феврале 2019 года. Но с того времени ситуацию на площадке удалось улучшить: оператор перестал допускать скопления отходов и стал укрывать их сеткой. Сейчас, отметили в Минэкологии, контроль за этим объектом осуществляет МинЖКХ Подмосковья.

В Минэкологии отметили, что аэропорт Жуковский в целом расположен неудачно с точки зрения миграции птичьих стай. «Вблизи аэропорта находится значительное количество водных объектов (озеро Глушица, река Москва, озеро Гидра, река Глушица, озеро Генеральское, озеро Игумное, озеро Шиньево, рекв Чернавка, канал Хрипнька), где живут и питаются чайки, поскольку водные объекты являются для них естественной средой обитания. <...> Птицы живут вблизи озера Глушица, что характерно для всех водоемов Подмосковья, но большого скопления чаек, которые могли бы создавать угрозу самолетам, во время рейда 16 августа 2019 года обнаружено не было. Фотофиксация, сделанная инспекторами эконнадзора в день инцидента, это подтверждает», - резюмировал собеседник агентства.

<https://tass.ru/proisshestiya/6768021>

ТАСС; 2019.08.15; СИСТЕМА ОТПУГИВАНИЯ ПТИЦ В ЛИИ ИМ. ГРОМОВА БЫЛА В РАБОЧЕМ СОСТОЯНИИ В МОМЕНТ ВЗЛЕТА А321

Система отпугивания птиц в аэропорту подмосковного Жуковского, за которую отвечает Летно-исследовательский институт (ЛИИ) им. М. М. Громова, была в рабочем состоянии в момент вылета в Симферополь пассажирского самолета Airbus A321, совершившего аварийную посадку в поле после возгорания двигателя. Об этом ТАСС сообщил источник в ЛИИ.

«Комплексная система отпугивания птиц была в исправном и рабочем состоянии. Ни один вылет и ни одна посадка не выполняются без работающей системы», - сказал источник.

Ранее в экстренных службах и Росавиации сообщили, что в двигатели самолета попала стая птиц, в результате чего загорелся правый двигатель.

По словам собеседника агентства, рейс «Уральских авиалиний» в Симферополь в аэропорту Жуковский был в четверг первым. «Когда самолет шел на взлет, шумом двигателя он разогнал стаи птиц, которые в это время находились и на взлетно-посадочной полосе, и вдоль нее. При взлете они попали в двигатели», - сказал источник, отметив, что птицы - это известная проблема для аэропорта Жуковский.

«За территорией аэропорта расположена несанкционированная свалка, куда регулярно свозят мусор. Она находится между границами аэропорта и Москвы-реки, там постоянно наблюдаются стаи птиц. Это приводит к тому, что в районе взлетно-посадочной полосы птицы кружат постоянно, в том числе и чайки. После прошедшего дождя стаи птиц скопились непосредственно в районе аэропорта», - сообщил ТАСС другой источник.

<https://tass.ru/proisshestiya/6765129>

ПРАЙМ; 2019.08.15; МИНЭКОЛОГИИ ПОДМОСКОВЬЯ ОПРОВЕРГЛО ПРЕДПОЛОЖЕНИЕ, ЧТО ПРИЧИНОЙ ЧП С А321 СТАЛИ СВАЛКИ

Министр экологии и природопользования Московской области Дмитрий Куракин опроверг предположение, что причиной жесткой посадки самолета А321 вблизи аэропорта «Жуковский» стали свалки.

Ранее в СМИ появилась информация о том, что за территорией аэропорта расположена несанкционированная свалка, где постоянно летают стаи птиц, которые, видимо, попали в двигатель самолета и стали причиной аварии.

«Предположение о том, что причиной жесткой посадки самолета вблизи аэропорта «Жуковский» стали окрестные свалки, на которых обитают птицы, ошибочно. Ближайший к месту посадки полигон — «Сафоново» закрыт в 2012 году, отходы туда не завозятся много лет, кормовой базы для птиц нет. Полигон укрыт грунтами и безопасен, поэтому нет и больших скоплений», — цитирует Куракина пресс-служба ведомства.

Он также отметил, что службы аэропорта и специализированные организации, подведомственные Росавиации, в министерство экологии Московской области за содействием по поводу организации безопасности полетов не обращались.

<https://1prime.ru/News/20190815/830241654.html>

RNS; 2019.08.15; BOEING ОТЛОЖИЛ ПОСТАВКИ НОВОГО ЛАЙНЕРА НА ФОНЕ ПРОБЛЕМ ИЗ-ЗА 737 MAX

Американский авиапроизводитель Boeing отложил поставки новейшего дальнемагистрального широкофюзеляжного самолета 777X из-за проблем с двигателем и последствий кризиса с моделью 737 Max, сообщило агентство Reuters со ссылкой на заявление компании.

«Мы пересмотрели график нашей программы развития и потребности наших нынешних клиентов в 777X и решили изменить график», — заявил представитель корпорации Пол Бергман в электронном письме.

Очередная задержка произошла из-за приостановки полетов лайнеров 737 Max, причиной которой стали две авиакатастрофы с участием этих самолетов, а также проблем с поставками двигателей для 777X, вызвавшими ранее перенос первого полета образца 777-9 на 2020 год.

Такое решение вряд ли позволит в срок предоставить новейший самолет австралийской авиакомпании Qantas Airways, которая планирует использовать его в 21-часовых беспосадочных рейсах Сидней — Лондон. Первые поставки были намечены на 2022 год, запуск самого длинного в мире коммерческого рейса — на 2023 год.

«Корректировка (графика. — RNS) снижает риск в нашей программе развития, обеспечивая более плавный переход к 777-8 (другому образцу 777X. — RNS). Мы продолжаем взаимодействовать с нашими текущими и потенциальными клиентами в том, как мы можем удовлетворить потребности их парка. Это касается и нашего уважаемого клиента Qantas», — подчеркнул Бергман.

Как уточняет портал The Air Current, изначально модель 777-9 планировали ввести в эксплуатацию в 2020 году, а предназначенную для сверхдальних полетов модель 777-8 — в 2022 году. Фактически решение Boeing означает заморозку программы 777X, что может негативно сказаться на конкуренции компании с европейским производителем Airbus, который ранее выпустил дальнемагистральный широкофюзеляжный самолет А350-1000.

На сегодняшний день единственными клиентами Boeing по программе 777-8 являются авиакомпании Emirates и Qatar Airways. В июне газета The Seattle Times сообщала, что Emirates еще ведет переговоры с американским производителем и может пересмотреть свой заказ.

Одна из новейших моделей самолета американского Boeing, 737 Max 8, была отстранена от полетов из-за двух катастроф. 29 октября прошлого года такое воздушное судно

авиакомпания Lion Air потерпело крушение возле индонезийской Джакарты. Погибли 189 человек. Спустя четыре с половиной месяца, 10 марта текущего года, эфиопский Boeing 737 Max 8 разбился под Аддис-Абебой по пути в Найроби. Жертвами катастрофы стали 149 человек, в том числе трое граждан России.

Федеральное управление гражданской авиации США проводит тщательную проверку случившегося. Ранее американский регулятор выявил неисправность в системе предупреждения сваливания (MCAS). Впоследствии в Boeing признали, что ошибочные данные в системе могут привести к крутому пикированию самолета.

<https://rns.online/transport/Boeing-otlozhil-postavki-novogo-lainera-na-fone-problem-iz-za-737-Max-2019-08-15/>

[Вернуться в оглавление](#)