



Ежедневный мониторинг СМИ

13 ДЕКАБРЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР КУЗЬМИН; 2019.12.12; КАРТА ПОЛЕТОВ; ГЛАВА ГОСУДАРСТВА ПОРУЧИЛ СОЗДАТЬ СЕТЬ РЕГИОНАЛЬНЫХ АВИАМАРШРУТОВ	3
ЭКСПЕРТ ЮГ; 2019.12.12; «АВТОДОР» ПЛАНИРУЕТ ПОСТРОИТЬ СКОРОСТНУЮ ТРАССУ САМАРА — САРАТОВ — ВОЛГОГРАД — КРАСНОДАР	4
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ, ЕВГЕНИЯ ПЕРЦЕВА; 2019.12.13; ЗАТЯЖКА РЕЙСА: КУРИЛКИ В АЭРОПОРТАХ ЗАРАБОТАЮТ В НАЧАЛЕ 2020 ГОДА; ОНИ БУДУТ БЕСПЛАТНЫМИ ДЛЯ ПАССАЖИРОВ	5
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.12.12; ОНЛАЙН В ПОМОЩЬ: ДЛЯ ЛЬГОТНИКОВ ГОТОВЯТ ПОКУПКУ АВИАБИЛЕТОВ В СЕТИ; МИНТРАНС ПОДДЕРЖАЛ ИДЕЮ, НО ТАКОЙ СЕРВИС ПОЯВИТСЯ НЕ РАНЬШЕ 2021 ГОДА	6
ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ ИННА ГРИГОРЬЕВА; 2019.12.13; ПОТРЕБОВАЛИСЬ ДОБАВКИ: НАЦПРОЕКТЫ ПОДОРОЖАЮТ ПОЧТИ НА 400 МЛРД РУБЛЕЙ; БОЛЬШЕ ВСЕГО ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ ДЕНЕГ ПОЛУЧИТ «ДЕМОГРАФИЯ»	8
ТАСС; 2019.12.12; АБИИ ОДОБРИЛ КРЕДИТ ДЛЯ РОССИИ В РАЗМЕРЕ \$500 МЛН НА РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ	10
ТАСС; 2019.12.12; ЭКСПЕРТЫ: ТОЛЬКО 10% ДОРОЖНЫХ КАМЕР В МОСКВЕ ЭФФЕКТИВНЫ ДЛЯ СНИЖЕНИЯ ЧИСЛА ДТП	11
RNS; 2019.12.12; НА МЦД ЗАПУСТИЛИ ОБНОВЛЕННУЮ БИЛЕТНУЮ СИСТЕМУ	12
КОММЕРСАНТЪ; ВЛАДИСЛАВ НОВЫЙ, ОЛЬГА НИКИТИНА; 2019.12.13; «МОСГОРТРАНС» ПЕРЕСЧИТАЕТ БЕЗБИЛЕТНИКОВ; МОСКОВСКИЕ АВТОБУСЫ ДОПОЛНЯТ ИНТЕРНЕТОМ ВЕЩЕЙ	12
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВИКТОР ДМИТРИЕВ; 2019.12.12; УДОБНЫЕ И ПОНЯТНЫЕ; ТАКИМИ ДОЛЖНЫ СТАТЬ ПРАВИЛА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	13
ТАСС; 2019.12.12; ДОРОГУ ИЗ ТУВЫ В ХАКАСИЮ ПЕРЕДАДУТ НА ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УРОВЕНЬ	17
ТРАНСПОРТ РОССИИ; АРТЕМ ОЗУН; 2019.12.12; В КЛАСТЕРЕ СОЙДУТСЯ КОМПЕТЕНЦИИ; ПОЧЕМУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ МАШИНОСТРОЕНИЮ НЕОБХОДИМЫ МЕРЫ ГОСПОДДЕРЖКИ	17
ТРАНСПОРТ РОССИИ; АРТЕМ ОЗУН; 2019.12.12; ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ ВЕКТОР; В ФОКУСЕ ВНИМАНИЯ – ПРАВОВЫЕ И ФИНАНСОВЫЕ АСПЕКТЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ ОТРАСЛЕВОГО СТРОИТЕЛЬСТВА	19
ТАСС; 2019.12.12; СТРОИТЕЛЬСТВО КРУПНОТОННАЖНЫХ СУДОВ ДО 2023 ГОДА ПРОСУБСИДИРУЮТ НА 22 МЛРД РУБЛЕЙ	22
ТАСС; 2019.12.12; ТРУТНЕВ ЗАЯВИЛ, ЧТО МЕХАНИЗМ СУБСИДИРОВАНИЯ СТРОЯЩИХСЯ В ДФО СУДОВ ПОЯВИТСЯ ЧЕРЕЗ 2 МЕСЯЦА	23
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВЯЧЕСЛАВ ЛОБОВ; 2019.12.12; РЕЧНИКИ ФИНИШИРУЮТ; ПЕРВЫЕ ИТОГИ НАВИГАЦИИ, КОТОРАЯ ЗАВЕРШАЕТСЯ НА РЕКАХ СТРАНЫ	23

КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.12.13; «АЭРОФЛОТ» ПРОЯВИЛ ВОЛЮ К «ПОБЕДЕ»; ЛОУКОСТЕР ВЫВОДЯТ НА ВТОРОЕ МЕСТО СРЕДИ АВИАКОМПАНИЙ РОССИИ	28
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.12.13; «АЭРОФЛОТ» В ПОЛТОРА РАЗА УВЕЛИЧИТ ПАРК ДАЛЬНЕМАГИСТРАЛЬНЫХ САМОЛЕТОВ; В БЛИЖАЙШИЕ ДВА ГОДА ОН ВЫРАСТЕТ С 38 ДО 56 ЛАЙНЕРОВ	29
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ШАМИЛЬ БАЙБЕКОВ; 2019.12.12; ДЕФИЦИТА НЕ БУДЕТ; ЕСЛИ РЕШАТЬ ПРОБЛЕМЫ ПОДГОТОВКИ ПИЛОТОВ УЖЕ СЕЙЧАС .	30
ТАСС; 2019.12.12; АВИАКОМПАНИИ РФ ЗА 11 МЕСЯЦЕВ УВЕЛИЧИЛИ ПЕРЕВОЗКИ ДО РЕКОРДНЫХ 119,2 МЛН ПАССАЖИРОВ.....	33
ТАСС; 2019.12.12; УЛЬЯНОВСКИЙ ГУБЕРНАТОР НАМЕРЕН ИНИЦИИРОВАТЬ СОЗДАНИЕ АВИАЦИОННОГО КЛАСТЕРА В 2020 ГОДУ.....	33
ТАСС; 2019.12.12; СУБСИДИИ НА АВИАРЕЙСЫ В ПРИМОРЬЕ В 2020 ГОДУ ВЫРАСТУТ НА 10%	34
RNS; 2019.12.12; В РОССИИ ПОЯВЯТСЯ НОВЫЕ АВИАРЕЙСЫ МЕЖДУ РЕГИОНАМИ	35
RNS; 2019.12.12; СК НАПРАВИЛ В СУД ДЕЛО О КРУШЕНИИ BOEING В КАЗАНИ В 2013 ГОДУ	35

ПУБЛИКАЦИИ

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР КУЗЬМИН; 2019.12.12; КАРТА ПОЛЕТОВ; ГЛАВА ГОСУДАРСТВА ПОРУЧИЛ СОЗДАТЬ СЕТЬ РЕГИОНАЛЬНЫХ АВИАМАРШРУТОВ

В России необходимо создать сеть региональных авиамаршрутов, распорядился президент **Владимир Путин** на совещании с членами правительства. Кабинету министров предстоит сделать их привлекательными и для авиакомпаний, и для потенциальных пассажиров.

Об одной из главных проблем всей отечественной системы авиасообщения известно давно. Чтобы воздухом добраться до города, расположенного по прямой в паре часов лета, надо совершить продолжительное путешествие с пересадкой в Москве. «В этой связи необходимо разработать маршрутные сети в субъектах Федерации с комплексным планом организации и расширения магистральной инфраструктуры в целом», - указал глава государства. Речь идет о развитии аэропортов, строительстве взлетно-посадочных полос. Все эти маршруты, подчеркнул **Путин**, должны быть экономически привлекательными для авиакомпаний: «Здесь «защиты» и различного рода тарифы, и стоимость авиационного керосина». «При этом стоимость авиабилетов должна быть адекватной и посильной для граждан. Только в этом случае система региональных и местных авиаперевозок будет успешно работать и развиваться», - заявил глава государства.

Как сообщил **министр транспорта Евгений Дитрих**, рост цен на авиабилеты на совещании обсуждался, подробно разбирались его причины. «Одно из обстоятельств, которое необходимо принимать во внимание, - это цена на авиационный керосин», - заявил он. Президент уже давал поручение о возмещении скачка цены на авиатопливо, который случился осенью прошлого года. «Договорились о том, что в первом квартале 2020 года вернемся к вопросу компенсаций цены на керосин. Также все расчеты и порядок распределения этих сумм мы обозначили», - рассказал **Дитрих**. Министерство, как известно, предлагает компенсировать российским авиаперевозчикам 23 миллиарда рублей за рост цен на авиакеросин в 2018 году. «Поговорили о возможности использования установленного в федеральном законе о бюджете демпфера, который помогает нам сдерживать текущие колебания цены», - добавил министр.

Глава **минтранса** на совещании доложил о том, как работают программы субсидирования региональных авиаперевозок. По словам министра, они нуждаются в реформировании. Соответствующие предложения будут подготовлены к февралю. То же самое, по словам **Евгения Дитриха**, касается и программы поддержки авиаперелетов в Крым, Калининград и на Дальний Восток - ее тоже ждут изменения.

На совещании говорили и о других актуальных вопросах. Президент напомнил о серьезных новеллах в трудовых отношениях, которые начнут действовать с нового года. «С 1 января 2020 года планируется вступление в силу законов, касающихся формирования в электронном виде сведений о трудовой деятельности. Это затронет примерно 60 миллионов работников», - подчеркнул **Путин**. Действительно, 2020 год станет переходным от привычных каждому бумажных трудовых книжек к электронному учету трудовой деятельности в информационной системе Пенсионного фонда. Министр труда и социальной защиты **Максим Топилин** подчеркнул, что принципиально решено не создавать никаких новых систем, а дополнить информацию, стекающуюся в фонд от работодателей, новыми данными.

Одновременно на всех предприятиях сотрудников начнут информировать о возможности перехода на электронную трудовую.

- Но не обязательно это? - уточнил глава государства.

- Это исключительно добровольная история, - подтвердил министр. - Каждый работник выберет, какой способ учета сведений о трудовой деятельности он для себя выберет.

В правительстве учли и тот факт, что по разным обстоятельствам - например, отпуск по уходу за ребенком, продолжительный больничный - не все работники успеют оформить свое пожелание. В таких случаях можно будет сделать это позже, заверил глава минтруда.

Когда электронная система заработает в полноценном формате, граждане могут получать информацию из своей трудовой через все возможные сервисы - непосредственно в Пенсионном фонде, на Едином портале госуслуг, в МФЦ. «Работа предстоит очень большая, разъяснительная работа, - заметил Топилин. - На каждом предприятии потребуется внесение изменений во внутренние нормативные акты».

Это не единственный шаг для перевода трудовых отношений в «цифру». На прошлом заседании кабинет министров одобрил пилотный проект по ведению компаниями внутреннего кадрового документооборота в электронном виде. Сегодня закон обязывает ряд документов оформлять только в письменном виде или знакомить с ними сотрудников под роспись. К ним, в частности, относятся трудовой и ученический договоры, договор о полной и материальной ответственности, заявление об увольнении. Эксперимент, который начнется 1 апреля, разрешит создавать эти документы в электронной форме без бумажного образца.

«Там тоже исключительно добровольный принцип и исключительно бесплатность для работников», - подчеркнул Максим Топилин. Расходы на получение работниками ключей электронной подписи возложены на работодателей.

Трудовые вопросы продолжили обсуждать в разрезе занятости среди инвалидов. В России, напомнил **Владимир Путин**, около 12 миллионов человек с ограничениями по здоровью. Даже при желании работать найти место для них довольно проблематично.

«Одно из перспективных направлений - трудовая ориентация молодых людей с ограничениями», - считает президент. Этим процессам может способствовать X Международный чемпионат по профессиональному мастерству среди инвалидов «Абилимпикс». Он пройдет в Москве в мае 2021 года. Соревноваться участникам предстоит в 55 компетенциях. «Ожидается 1000 участников, 500 сопровождающих, 1500 участников деловых программ и более 10 тысяч зрителей, - рассказала зампред правительства Татьяна Голикова. - Сейчас мы предусмотрели 724 миллиона рублей в федеральном бюджете на 2020-2021 годы».

<https://rg.ru/2019/12/12/vladimir-putin-poruchil-sozdat-set-regionalnyh-aviamarshrutov.html>

ЭКСПЕРТ ЮГ; 2019.12.12; «АВТОДОР» ПЛАНИРУЕТ ПОСТРОИТЬ СКОРОСТНУЮ ТРАССУ САМАРА — САРАТОВ — ВОЛГОГРАД — КРАСНОДАР

Госкомпания «Автодор» совместно с Аналитическим центром при правительстве РФ разработали концепцию перспективной опорной сети автодорог России до 2035 года. Документ анонсировал глава **Минтранса РФ Евгений Дитрих**. В концепции, в частности, говорится, что к 2035 году появится новая трасса Самара — Саратов — Волгоград — Краснодар.

Отмечается, что дорогу от Самары до Краснодара планируют проложить через Саратов и Волгоград. При этом на двух участках — от Самары до Саратова и от Волгограда до Краснодара — предполагается строительство новой магистрали. А от Саратова до Волгограда будет произведена реконструкция уже существующей дороги и доведение ее до уровня автомагистрали.

Когда стартует строительство новой магистрали и будет ли введен платный проезд по новой автомагистрали и в «Автодоре» пока не комментируют.

<https://expertsouth.ru/news/avtodor-planiruet-postroit-skorostnuyu-trassu-samara-saratov-volgograd-krasnodar/>

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ, ЕВГЕНИЯ ПЕРЦЕВА; 2019.12.13; ЗАТЯЖКА РЕЙСА: КУРИЛКИ В АЭРОПОРТАХ ЗАРАБОТАЮТ В НАЧАЛЕ 2020 ГОДА; ОНИ БУДУТ БЕСПЛАТНЫМИ ДЛЯ ПАССАЖИРОВ

Пассажирам не придется платить за вход в курилки, которые вернут в аэропорты. Об этом «Известиям» рассказали представители Шереметьево и Пулково. Такого же мнения придерживаются и в Международной ассоциации аэропортов. В четверг Госдума приняла в третьем чтении закон, после шестилетнего перерыва позволяющий открывать курительные комнаты в воздушных гаванях. По словам разработчиков документа, он может вступить в силу в конце этого года — начале следующего. Однако прежде закон должен быть утвержден Советом Федерации и подписан президентом. Крупные аэропорты готовы быстро вернуть курилки, некоторым на это потребуется год-два.

На перекур

Согласно тексту документа, курить в здании аэропорта разрешат в специально изолированных помещениях, оборудованных системами вентиляции. Такие помещения должны быть организованы в так называемых стерильных или чистых зонах (после прохождения предполетного досмотра) так, чтобы «исключить возможность наблюдения за курением табака из других помещений».

Законопроект внес в Госдуму депутат от «Единой России» Сергей Боярский еще в ноябре 2017 года. Минздрав тогда занимал жесткую позицию по отношению к курилкам и их организации где бы то ни было. Ведомство было одним из идеологов принятого в 2013 году антитабачного закона, который запретил курение в общественных местах.

В феврале 2018-го министерство подготовило проект отзыва правительства РФ, в котором выступило против проекта о возвращении курительных комнат в аэропорты. В ведомстве сочли, что отмена запрета повлечет за собой нарушение прав граждан на благоприятную среду.

В **Минтрансе** не занимали такую непримиримую позицию, но считали, что предложение следует детально изучить. И в итоге согласились с ним. Но официальный отзыв правительства на проект так и не появился. В начале 2019 года глава Минздрава Вероника Скворцова обратилась в Госдуму с предложением снять документ с рассмотрения. Но этого не произошло, и 16 июля он был принят в первом чтении, а 10 декабря — во втором, а 12-го — в третьем, окончательном чтении.

Документ должен еще пройти рассмотрение в Совете Федерации, только после этого он отправится на подпись к президенту. Изначально сенаторы были против возвращения курительных комнат в аэропорты, но затем изменили свою точку зрения.

— Профильный комитет Совета Федерации действительно поменял позицию. При этом мы с Валерием Владимировичем Рязанским (главой комитета по соцполитике СФ. — «Известия») совместно работаем над законопроектом по ужесточению оборота вейпов, — сказал «Известиям» Сергей Боярский.

Он предположил, что закон может вступить в силу в конце этого года либо в начале 2020-го.

По словам источника «Известий» на рынке, Совет Федерации может рассмотреть документ на последнем заседании 23 декабря. При этом риск, что закон в итоге будет отклонен, сохраняется, считает собеседник «Известий».

До скорой встречи

Курилки начнут открываться в аэропортах, скорее всего, почти сразу после окончательного утверждения закона. Технические возможности для этого есть — во многих воздушных гаванях специальные помещения действовали до введения запрета в 2013-м, отметил исполнительный директор агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев.

— Они будут особенно востребованы у транзитных пассажиров, которые де-факто не могут покинуть здание аэропорта. А значит, вынуждены ожидать окончания длительного перелёта с пересадкой, чтобы покурить, — отметил эксперт.

Во Внуково сказали «Известиям», что в аэропорту изначально были специальные комнаты для курения, оснащенные системой «девятикратного обмена воздуха».

— Необходимое оборудование в этих помещениях с момента запрета на курение в аэропортах не демонтировано. Когда закон вступит в силу, аэропорт сможет быстро вернуть курительные комнаты в строй, — отметили в пресс-службе воздушной гавани.

Там добавили, что сейчас пассажиры дымят в не предназначенных для этого местах: в туалетах и даже в пеленальных комнатах. При этом у сотрудников аэропорта нет полномочий задерживать и штрафовать нарушителей.

В Домодедово сообщили, что решение о создании курилок будет приниматься после финального утверждения закона. Сейчас для удобства пассажиров в аэропорту организованы места для курения, которые расположены на незначительном удалении от входов в здание пассажирского терминала, сказал «Известиям» пресс-секретарь воздушной гавани Александр Власов.

Чуть больше времени на открытие курилок уйдет в аэропорту Жуковский. Пассажирский терминал воздушной гавани проектировался и строился в период действия полного запрета на курение, отметили в пресс-службе Жуковского. Там курилки придется создавать с нуля. Эта задача будет решена в рамках реконструкции и расширения здания пассажирского терминала, которые запланированы на 2020–2021 годы, добавили в Жуковском.

В Пулково готовы оперативно рассмотреть вопрос создания комнат для курения, как только закон будет опубликован, заявили «Известиям» в пресс-службе «Воздушных ворот Северной столицы» (управляющая компания аэропорта). Там добавили, что вытяжные и фильтрационные системы таких помещений не позволят распространяться табачному дыму. При этом курительные комнаты в аэропорту будут бесплатными, подчеркнули в компании.

Об этом же заявили и в Шереметьево. Там сказали «Известиям», что готовы быстро открыть бесплатные курительные комнаты в чистых зонах аэропорта.

Как писали «Известия», ранее депутаты Госдумы предлагали сделать курилки в воздушных гаванях платными. Вход должен стоить от 50 до 150 рублей.

Глава Международной ассоциации аэропортов Сергей Никотин сказал «Известиям», что организация всегда выступала исключительно за бесплатные курилки. По его мнению, введенный ранее полный запрет не привел к желаемым результатам, но создал много проблем. Из-за частых нарушений срабатывали противопожарные системы, что затрудняло работу всего терминального комплекса, приходилось привлекать правоохранительные органы и подразделения пожаротушения.

<https://iz.ru/953748/aleksandr-volobuev-evgeniia-pertceva/zatiazhka-reisa-kurilki-v-aeroportakh-zarabotaiut-v-nachale-2020-goda>

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.12.12; ОНЛАЙН В ПОМОЩЬ: ДЛЯ ЛЬГОТНИКОВ ГОТОВЯТ ПОКУПКУ АВИАБИЛЕТОВ В СЕТИ; МИНТРАНС ПОДДЕРЖАЛ ИДЕЮ, НО ТАКОЙ СЕРВИС ПОЯВИТСЯ НЕ РАНЬШЕ 2021 ГОДА

Минтранс поддержал идею онлайн-продажи льготных авиабилетов. Для ее реализации планируется использовать базу данных Пенсионного фонда, сообщили «Известиям» в ведомстве. Запуск такой услуги избавит пенсионеров, инвалидов и членов многодетных семей от многочасовых очередей у касс. В 2019 году субсидированными перелетами воспользуются около 1 млн человек. Но быстро онлайн-торговлю дешевыми билетами запустить не получится — создание необходимой нормативной базы начнется только в 2021 году, также может потребоваться техническая доработка сайта госуслуг.

«Пробить» через ПФР

Минтранс в целом поддержал онлайн-продажу субсидированных авиабилетов, рассказал «Известиям» глава Общероссийского объединения пассажиров (ООП) Илья Зотов. К

решению этой задачи также привлекут Пенсионный фонд России. По его словам, ПФР как оператор льготных категорий граждан позволит авиакомпаниям в режиме онлайн перепроверять данные о фактическом наличии льгот у конкретного пассажира. Это позволит торговать такими билетами через сайты перевозчиков.

— **Минтранс** прорабатывает данную схему совместно с Пенсионным фондом, — сообщили «Известиям» в министерстве.

В ПФР также подтвердили, что принимали участие в обсуждении этой темы.

Как писали «Известия», ранее рассматривалась идея о том, чтобы позволить льготникам приобретать авиабилеты на портале госуслуг. Такая схема сейчас также обсуждается.

Государство субсидирует перелеты, компенсируя авиакомпаниям часть выпадающих доходов. Это касается рейсов из центральной России на Дальний Восток, в Симферополь, Калининград и обратно. Льготный тариф вдвое ниже тарифа эконом-класса. Например, из Москвы во Владивосток в этом году можно слетать за 7,4 тыс. рублей в одну сторону, в Калининград — за 3,8 тыс. рублей, следует из данных Росавиации.

Воспользоваться возможностью могут только граждане РФ — молодые люди до 23 лет, женщины старше 55 лет, мужчины старше 60 лет, инвалиды и их сопровождающие, члены многодетных семей. По информации **Минтранса**, в этом году программой субсидирования перевозок в ДФО, Крым, Калининград воспользуется около 1 млн льготников.

Льготные перевозки выполняют «Аэрофлот», S7, «Уральские авиалинии», UTair, Nord Star, «Алроса», «Якутия», «ИрАэро», Nordwind, «Икар», Smartavia и «Азимут».

Сегодня в большинстве случаев льготные билеты можно купить только в кассах, из-за этого выстраиваются многочасовые очереди, отметили в ООП.

— К нам обращались пассажиры с жалобами на то, что вынуждены ночевать возле авиакасс, стоять в очереди до 30 часов, — сказал Илья Зотов.

Соавтор инициативы по онлайн-продаже льготных билетов депутат Госдумы Сергей Боярский добавил, что такая услуга позволит сэкономить людям не только время, но и деньги. Льготникам из малых населенных пунктов, где нет авиакасс, приходится добираться до областного центра, пояснил он.

Исполнительный директор «АвиаПорта» Олег Пантелеев считает, что переход в онлайн радикально упростит приобретение билетов в небольших населенных пунктах, особенно на Дальнем Востоке. Для этого нужно по запросу из системы бронирования авиакомпании получить подтверждение, что покупатель (его можно идентифицировать по паспорту) имеет право на льготу. Технические возможности для передачи такой информации уже есть, полагает эксперт.

Поработают юристы

В S7, UTair, «Уральских авиалиниях», АК «Азимут» ранее говорили «Известиям», что заинтересованы в появлении сервиса, который позволит продавать в сети дешевые билеты льготникам.

На сайтах некоторых из них уже реализована возможность приобрести субсидированные билеты, но не для всех льготных категорий (услуга доступна только пенсионерам и молодежи до 23 лет). Авторизация инвалидов и членов многодетных семей происходит лично в кассах продаж, поскольку нужно предоставить подтверждающие льготу документы, пояснили в пресс-службе «Уральских авиалиний».

— Есть риск, что создать механизм онлайн-проверки льготников будет сложно и дорого, — сказал «Известиям» президент «UTair — пассажирские авиалинии» Павел Пермяков. — Эффективнее просто ввести льготы для всех категорий граждан на период низкого сезона. Это обеспечит загрузку отрасли и транспортную мобильность, особенно жителям отдаленных регионов.

В реализации проекта по онлайн-продаже билетов льготникам заинтересован «Аэрофлот», следует из ноябрьского письма компании депутату Сергею Боярскому

(копия есть у «Известий»). В нем отмечается, что перевозчик неоднократно выступал с инициативой использования портала госуслуг «в качестве источника авторизации». Это будет способствовать повышению качества обслуживания пассажиров и расширению доступа к программе субсидирования авиаперевозок для населения, полагают в компании. Сейчас «Аэрофлот» ведет разработку подсистемы онлайн-продажи субсидируемых перевозок на своем сайте и в мобильном приложении для отдельных категорий граждан, идентифицировать которых по возрасту можно локально, без привлечения внешнего источника авторизации.

Для того чтобы в России стали возможны продажи авиабилетов через портал госуслуг, придется доработать не только постановление правительства, но и внести изменения в пункт 45 Федеральных авиационных правил (ФАП), сказал «Известиям» гендиректор юридической компании «Глазунов и Семёнов» Валерий Глазунов. Согласно этому пункту, перевозочные документы могут быть оформлены только авиакомпанией или уполномоченным агентом.

В Минтрансе пояснили «Известиям», что конкретные нормативные правовые акты, в которые необходимо внести изменения для онлайн-продажи авиабилетов льготным категориям граждан, пока не определены. А работу над ними планируется начать в 2021 году.

Если будет решено запустить продажи через портал госуслуг, придется доработать и его с технической точки зрения. Ранее директор производственного офиса компании «РТ Лабс» (оператор портала) Дмитрий Чуркин говорил «Известиям», что для этого потребуется от нескольких месяцев до года.

Удовлетворить превышающий предложение спрос на перелеты в рамках программы субсидирования можно либо за счет расширения финансирования, либо за счет сокращения перечня тех, кто может ею воспользоваться, полагает Олег Пантелеев. Перевод продаж в онлайн только ускорит темп, с которым билеты раскупаются: если раньше их хватало на считанные дни, теперь они будут заканчиваться через несколько часов, резюмировал эксперт.

Как писали «Известия», на совещании с вице-премьерами 18 ноября глава правительства Дмитрий Медведев сообщил, что в 2020 году перечень субсидируемых маршрутов на Дальний Восток будет расширен — со 152 до 176. При этом субсидии, по его словам, в среднем увеличатся на 30%, что позволит сохранить стоимость билетов для льготников на нынешнем уровне.

<https://iz.ru/953317/aleksandr-volobuev/onlain-v-pomoshch-dlja-lgotnikov-gotoviat-pokupku-aviabiletov-v-seti>

На ту же тему:

<https://www.pnp.ru/social/mintrans-i-pfr-prorabatyvayut-skhemu-onlayn-prodazhi-lgotnykh-aviabiletov-pishut-smi.html>

<https://ria.ru/20191212/1562300687.html>

ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ ИННА ГРИГОРЬЕВА; 2019.12.13; ПОТРЕБОВАЛИСЬ ДОБАВКИ: НАЦПРОЕКТЫ ПОДОРОЖАЮТ ПОЧТИ НА 400 МЛРД РУБЛЕЙ; БОЛЬШЕ ВСЕГО ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ ДЕНЕГ ПОЛУЧИТ «ДЕМОГРАФИЯ»

Реализация **нацпроектов** до 2024 года подорожает до 26 трлн, рассказали «Известиям» в Минфине. Согласно презентации ведомства, посвященной изменению паспортов программ национального развития на 2020–2022 годы, больше всего за этот период вырастет финансирование «Демографии» — на 279 млрд. Есть и «подешевевшие» **нацпроекты**, например, стоимость «Экологии» снизится на 7 млрд. Опрошенные «Известиями» эксперты уверены, что по ходу реализации мероприятий их цена продолжит расти — вплоть до 30 трлн рублей. Впрочем, отчасти **нацпроекты** будут

дорожать лишь на бумаге, поскольку реальное освоение средств уже по итогам этого года, очевидно, окажется низким, добавили специалисты.

Бюджет не сошелся

В Минфине рассказали, что дополнительные деньги на **нацпроект** «Демография» потребовались после того, как с 2020 года было решено расширить круг получателей пособий на первого и второго ребенка. Сейчас на выплату могут претендовать семьи, где есть малыш младше полутора лет, а совокупный доход родителей меньше 1,5 прожиточных минимумов на человека. Со следующего года пособие будет положено тем, чей доход меньше двух минимумов, пока ребенку не исполнится три года. Кроме того, как писали «Известия», саму выплату проиндексируют на 7% до в среднем 12 тыс. рублей.

Изначально, согласно опубликованной в феврале 2019 года официальной презентации правительства, общий шестилетний бюджет **нацпроектов** оценивался в 25,7 трлн рублей. Больше всего денег должен был выделить федеральный центр — 13,2 трлн. Ожидалось, что частные инвесторы вложат 7,5 трлн, а регионы — 4,9. Как уточнили в Минфине, теперь из федерального бюджета будет предоставлено 13,5 трлн рублей.

После «Демографии» (она получит дополнительные 279 млрд рублей) значительнее всего вырастет стоимость проекта «Здравоохранение» и «Комплексного плана развития магистральной инфраструктуры» — на 39 и 38 млрд рублей соответственно, следует из презентации Минфина (есть у «Известий»), в которой ведомствам рекомендовано адаптировать показатели паспортов **нацпроектов** на 2020–2022 годы под их новую стоимость. На остальные **нацпроекты** в общей сложности дополнительно направят 12 млрд.

Таким образом, за три года на программы национального развития будет потрачено на 368 млрд рублей больше, следует из презентации. Единственная из программ, затраты по которой сокращаются, — «Экология». На этом **нацпроекте** сэкономят в общей сложности за три года 7 млрд рублей.

В Минфине пояснили, что рост расходов по **нацпроекту** «Здравоохранение» связан, в частности, со строительством главного лечебного корпуса «Областного клинического онкологического диспансера» в Рязани. Дополнительные расходы на «**Комплексный план**» обусловлены ростом финансирования его транспортной части, уточнили в Минфине.

В Минпромторге, Минстрое, **Минтрансе** и Минобрнауки сообщили, что прогнозируемая стоимость курируемых ими **нацпроектов** («**Международная кооперация и экспорт**», «Жилье и городская среда», «План развития магистральной инфраструктуры», «Безопасные и качественные дороги» и «Наука») за шесть лет существенно не изменилась. Корректировки в паспортах зачастую связаны с перераспределением средств по мероприятиям, а также пересмотром графиков их реализации.

СПРАВКА «ИЗВЕСТИЙ»

Система из 13 **нацпроектов** сформирована для выполнения девяти целей национального развития, поставленных в майском указе президента. В них входит обеспечение устойчивого естественного роста численности населения, вхождения России в пятерку крупнейших экономик мира, а также переход к темпам экономического роста выше мировых при сохранении макроэкономической стабильности. Дороже всего стоил «**Комплексный план** развития магистральной инфраструктуры» — 6,35 трлн рублей.

Это нормально

Когда национальные проекты были утверждены, траты на них позиционировались как беспрецедентные и окончательные. Например, в ходе Российского инвестиционного форума в Сочи в феврале 2019-го премьер-министр **Дмитрий Медведев** был удивлён, что 16% участников пленарного заседания высказались за то, что выделенных на проекты денег — мало.

— Недостаток финансирования — 16% (опрошенных — «Известия»). Интересно бы узнать, кто эти люди. Столько денег на национальные проекты, а им всё мало, — посетовал премьер.

В среднем, любые инвестиционные проекты уже по ходу реализации дорожают более, чем в 1,5 раза, поэтому увеличение стоимости госпрограмм — в целом нормальное явление, полагает научный руководитель Финансового университета Дмитрий Сорокин. Рост расходов будет наблюдаться и в последующие периоды, уверен он. Впрочем, на данный момент, главная проблема **нацпроектов** не в недостаточности финансирования, а в эффективности включенных в их состав мероприятий. Как программы повлияют на технологическое и социальное развитие и насколько просчитаны планы их реализации — большой вопрос, уверен экономист.

Стоимость запущенных в России проектов, особенно крупных, по ходу их реализации действительно существенно увеличивается. Знаковые мегастройки, которые подорожали в несколько раз по сравнению с изначальной сметой — это стадион «Зенита» в Санкт-Петербурге и Космодром «Восточный». Изначально было заявлено, что стадион обойдется в 6,7 млрд рублей, но впоследствии эта сумма выросла до 43 млрд. А цена «Восточного» еще в 2015 году выросла на 20%, сообщила ранее Счетная палата. С тех пор такой анализ не проводился. По последним данным этого года, в общей сложности на космодром выделен 91 млрд рублей, а степень завершенности всех запланированных работ составила около 25%. Изначально финансирование космодрома оценивалось в 300 млрд.

К концу срока реализации **нацпроектов** они в общей сложности могут подорожать на 20% — до 30 трлн рублей, прогнозирует директор Института стратегического анализа ФБК Grant Thornton Игорь Николаев.

Целесообразность увеличения расходов на **нацпроекты** вызывает большие сомнения, полагает главный экономист Альфа-Банка Наталия Орлова. Дело в том, что по итогам 2019 года значительная часть предусмотренных в бюджете средств не была использована, пояснила она. Это негативно сказывается на темпах роста ВВП, поскольку бизнес в этом году делал ставку на **нацпроекты**, а эти ожидания не оправдались.

— Стоимость программы будет расти и в последующие годы, однако в конечном счёте не факт, что будет израсходован даже первоначально заявленный объём, — резюмировала Наталия Орлова.

Ранее глава Счётной палаты Алексей Кудрин на встрече с президентом Владимиром **Путин**ым докладывал, что к 1 ноября исполнение всех национальных проектов составило 67%, а по некоторым оно было ниже, чем 20%.

<https://iz.ru/953764/dmitrii-grinkevich-inna-grigoreva/potrebovalis-dobavki-natcproekty-podorozhaiut-pochti-na-400-mlrd-rublei>

ТАСС; 2019.12.12; АБИИ ОДОБРИЛ КРЕДИТ ДЛЯ РОССИИ В РАЗМЕРЕ \$500 МЛН НА РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ) впервые одобрил выделение кредита для России. Согласно предоставленному в четверг ТАСС пресс-релизу организации, речь идет о \$500 млн на развитие транспортной инфраструктуры.

Суверенный займ будет предоставлен на модернизацию существующей инфраструктуры и поддержку проектов по восстановлению дорог в нескольких подпроектах, которые находятся в соответствии с национальными приоритетами в транспортной сфере, говорится в сообщении банка. Подпроекты будут определяться с учетом необходимости решения транспортных вопросов в ключевых экономических узлах и приграничных регионах, что «позволит укрепить магистральные и трансграничные связи». «Модернизация дорожной сети повысит безопасность, сократит время в пути и улучшит устойчивость к сложным климатическим условиям», - указывается в пресс-релизе.

«Наши инвестиции в Российскую Федерацию являются желанным дополнением к растущему портфелю АБИИ в транспортном секторе по всей Азии и за ее пределами. Поскольку это первое финансирование банка в России, оно дает нам ценную возможность получить опыт работы в стране для дальнейшего сотрудничества по ряду потенциальных инфраструктурных проектов», - приводит пресс-релиз слова вице-президента и главного специалиста по инвестициям АБИИ Джагатиса Пандиана.

Развитие дорожной инфраструктуры

«Первая часть займа (\$96,7 млн) будет использована для реконструкции участка трассы Р-21 «Кола», которая следует от Санкт-Петербурга через Петрозаводск, Мурманск и Печенгу к российско-норвежской границе», - отмечает пресс-служба Минэкономразвития. Кроме того, дальнейшие транши также послужат развитию дорожной инфраструктуры, подпроекты на оставшуюся сумму еще предстоит определить.

«Надо понимать, что в АБИИ представлены не только азиатские страны, но и Великобритания, Канада, Франция, Нидерланды, Испания, Бельгия. Всего 75 государств. Подобная инициатива, конечно, натолкнулась бы на ожесточенное сопротивление в других международных институтах. Однако в рамках АБИИ наши западные партнеры вынуждены считаться с позицией остального мира. Это доказывает, что политика санкционных ограничений не может длиться вечно», - заявил глава Минэкономразвития Максим Орешкин, слова которого приводит пресс-служба.

Отмечается, что стоимость займа от банка ниже стоимости заимствований в форме суверенных еврооблигаций.

<https://tass.ru/ekonomika/7330333>

ТАСС; 2019.12.12; ЭКСПЕРТЫ: ТОЛЬКО 10% ДОРОЖНЫХ КАМЕР В МОСКВЕ ЭФФЕКТИВНЫ ДЛЯ СНИЖЕНИЯ ЧИСЛА ДТП

Наличие стационарных фото- и видеокамер не приводит к резкому снижению числа дорожно-транспортных происшествий, в Москве эффект отмечен только от 10% дорожных камер, следует из сообщения Ростеха по итогам оценки эффективности дорожных камер в регионах РФ. При этом в наиболее эффективном с точки зрения их использования регионе - Северной Осетии - только 38% комплексов фиксации положительно повлияли на дорожную ситуацию.

«Лидерами среди регионов с большим количеством камер (более 500 единиц) стали Самарская область, где 19% комплексов положительно повлияли на дорожную статистику, а также Республика Татарстан и Москва, где этот показатель составляет 10%», - говорится в сообщении Ростеха.

Эффективность камер оценивала компания «ГЛОНАСС-БДД», совместное предприятие Ростеха и АО «ГЛОНАСС». Компания проанализировала данные о более чем 15 тыс. камер и статистики ДТП с пострадавшими на дорогах России за последние пять лет, рассчитав для каждой ее влияние на снижение числа аварий за 10 месяцев 2019 года.

Как пояснил гендиректор «ГЛОНАСС-БДД» Максим Нечеухин, камера демонстрирует высокий уровень эффективности в момент установки. «По истечении нескольких месяцев или лет, когда картина улучшается, этот показатель формально снижается. Однако камера продолжает выполнять профилактическую функцию. Такой эффект мы видим, например, в Москве, в других городах, где внедрение дорожных камер началось сравнительно давно», - отметил он.

В топе эффективных регионов с количеством камер от 200 до 500 - Вологодская область (21%), Рязанская область (18%), Челябинская область (17%). Среди регионов с небольшим количеством камер (от 50 до 200 единиц) лидером стала республика Северная Осетия - Алания (38% камер повлияли на статистику нарушений ПДД), Красноярский край (35%), Сахалинская область (20%).

«Мы также смогли определить, как камеры влияют на число нарушителей скорости и на сами характеристики транспортного потока. Например, в Элисте всего за 20 недель доля водителей, соблюдающих скоростной режим, в местах установки камер увеличилась с 24% до 59%. В Ижевске за 19 недель количество аккуратных водителей выросло в два раза. Примечательно, что в целом по России в 3% случаев, несмотря на наличие камер, статистика ДТП и нарушений ПДД ухудшилась», - приводятся в сообщении слова гендиректора «ГЛОНАСС-БДД» Максима Нечехина.

Анализ эффективности производился при помощи разработанного «ГЛОНАСС-БДД» комплекса, позволяющего определять наилучшие места для установки камер фото-видеофиксации и спрогнозировать влияние камер на количество ДТП.

<https://tass.ru/ekonomika/7334507>

RNS; 2019.12.12; НА МЦД ЗАПУСТИЛИ ОБНОВЛЕННУЮ БИЛЕТНУЮ СИСТЕМУ

На Московских центральных диаметрах заработала обновлённая билетная система, сотрудники начали информировать пассажиров об особенностях работы системы, сообщили в пресс-службе Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Москвы.

Заместитель мэра Москвы по транспорту Максим Ликсутов отметил, что обновленная билетная система функционирует корректно в час пик, справляясь с нагрузкой в условиях повышенного пассажиропотока. По его словам, перед запуском перевозчик проверил работу системы.

Эксперты отмечают, что запуск МЦД важен для Москвы, где каждый день наблюдается маятниковая миграция нескольких миллионов человек из города в область и обратно.

«Можно сказать, что МЦД выступает в роли “соединителя” двух субъектов. А курсирующий по диаметрам поезд “Иволга” за время эксплуатации показал себя очень хорошо как в части как комфорта, так и безопасности», — заявил RNS директор «Транспортной ассоциации Московской агломерации» Нораир Блудян.

<https://rns.online/transport/Na-MTSD-zapustili-obnovlennuyu-biletnyuyu-sistemu-2019-12-12/>

КОММЕРСАНТЪ; ВЛАДИСЛАВ НОВЫЙ, ОЛЬГА НИКИТИНА; 2019.12.13; «МОСГОРТРАНС» ПЕРЕСЧИТАЕТ БЕЗБИЛЕТНИКОВ; МОСКОВСКИЕ АВТОБУСЫ ДОПОЛНЯЮТ ИНТЕРНЕТОМ ВЕЩЕЙ

Оператор сети Wi-Fi в метро Москвы и Санкт-Петербурга «МаксимаТелеком» и разработчик автокомпонентов «Итэлма» поставят решения для мониторинга пассажиропотоков и выявления безбилетников в автобусах Москвы. Объем контракта на поставку производителям автобусов систем интернета вещей оценивается примерно в 2,5 млрд руб. Цифровизация автобусов в Москве продолжится, в перспективе в них может появиться и распознавание лиц, полагают эксперты.

«МаксимаТелеком» и «Итэлма» участвуют в поставках технологических систем для «цифровых автобусов» НефАЗ (входит в КамАЗ) и ЛиАЗ из парка «Мосгортранса», сообщил “Ъ” источник, близкий к сторонам сделки, и подтвердили директор по разработке решений для пассажирского и электротранспорта «Итэлмы» Павел Старостин и представитель «МаксимаТелекома» Анастасия Самойлова. В группе ГАЗ (производит автобусы ЛиАЗ) отказались от комментариев, представитель КамАЗа не ответил на запрос. В пресс-службе «Мосгортранса» подтвердили, что «придерживаются курса на цифровизацию транспорта».

Низкопольные автобусы большой вместимости «Мосгортранс» заказал в июне. Согласно portalу госзакупок, у КамАЗа закуплено 342 автобуса НефАЗ на 4,4 млрд руб., у компании «Техинком-Экспресс» — 148 автобусов ЛиАЗ на 2,5 млрд руб. По условиям

контрактов, 245 автобусов поставщики должны были поставить до 30 ноября, оставшиеся 245 — до 30 сентября 2020 года.

Каждый автобус будет оснащен оборудованием автоматизированной системы мониторинга пассажиропотоков, включая датчики подсчета и распознавания входящих и выходящих людей.

Согласно техническому заданию, установленные в автобус видеорекамеры также должны иметь функцию валидации проездных документов.

По оценке источника “Ъ”, знакомого с условиями контракта, выручка поставщиков решений интернета вещей от контрактов с КамАЗом и ЛиАЗом составит «около 2,5 млрд руб.». Какая часть из этой суммы приходится на каждого из поставщиков, в «Итэлме» и «МаксимаТелекоме» не комментируют. «Итэлма» поставляет «Мосгортрансу» системы помощи водителям (ADAS), писало «РИА Новости» в 2018 году. Для «МаксимаТелекома» контракт означает диверсификацию бизнеса: в последнее время оператор сети Wi-Fi в метро столкнулся с возрастающей конкуренцией со стороны сотовых компаний, писал “Ъ” 2 декабря.

Цифровизация автобусов будет продолжаться, уверен собеседник “Ъ” на рынке. «Известно, что в следующем году закупать подобные автобусы должны будут и частные коммерческие перевозчики, и количество «умных автобусов» в Москве составит около 1,5 тыс.», — отметил он.

Потенциально в систему онлайн-видеонаблюдения цифровых автобусов можно внедрить и решения для распознавания лиц, полагает коммерческий директор VisionLabs Илья Романов.

«Основная задача внедрения подобных технологий — упростить и ускорить проход пассажиров, а также составить тепловую карту города для оптимизации пассажиропотока каждого маршрута», — поясняет он. Кроме того, возможны быстрая оплата с помощью биометрии лица, автоматическое определение льготных пассажиров и рост безопасности в салоне транспорта, добавляет господин Романов.

Годовой объем всего рынка интернета вещей в России — 119 млрд руб., контракт на оснащение автобусов — один из крупнейших на рынке, отмечает гендиректор «ТМТ Консалтинг» Константин Анкилов. Он указывает, что все ведущие операторы работают с транспортом как одним из крупнейших секторов рынка. Например, МТС обеспечивает трекинг общественного транспорта, «МегаФон» задействован в проекте «Платон», «Вымпелком» — в проекте по габаритно-весовому контролю грузовиков.

<https://www.kommersant.ru/doc/4190520>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВИКТОР ДМИТРИЕВ; 2019.12.12; УДОБНЫЕ И ПОНЯТНЫЕ; ТАКИМИ ДОЛЖНЫ СТАТЬ ПРАВИЛА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

По утрам стало страшно включать телевизор. Кажется, что уже дня не проходит, чтобы не сообщали о серьезных ДТП на дорогах нашей необъятной страны. И невольно крестишься, когда узнаешь, что на этот раз обошлось без жертв.

Что ни говорите, а статистика, как и факты, — упрямая вещь. Например, в прошлом году в России из-за терактов погибли 22 человека. Авиакатастрофы унесли жизни 182 пассажиров. А на автомобильных дорогах потери составили более 18 тысяч. Представляется — 50 человек в день. Нет, с этим определенно надо что-то делать. С таким положением дел мириться нельзя.

И уже есть подвижки. Изменения могут произойти на основе национального проекта, запущенного экспертным центром Probok.net. О новых правилах удобного дорожного движения на мультимедийной пресс-конференции рассказал руководитель этого центра Александр Шумский.

Он, в частности, обратил внимание на то, что многие ГОСТы уже потеряли актуальность. Ведь правила дорожного движения в России построены на принципах и стандартах,

принятых в СССР еще в 60–х годах минувшего века. За это время не только много воды утекло, но и обстановка на автодорогах поменялась кардинально.

За последние 50 лет число автомобилей только на дорогах Москвы выросло со 150 тыс. до 7,5 млн. Прибавьте сюда увеличение средней скорости, изменение систем безопасности в самих автомашинах, и станет понятно, что реформы просто необходимы. Надо же руководствоваться здравым смыслом и понимать психологию водителей: правила дорожного движения должны быть удобными и, если хотите, интуитивно понятными. Может, только тогда по уровню обеспечения безопасности мы поднимемся выше наших сегодняшних соседей по рейтингу – Уругвая и Бангладеш.

Когда-то наша повседневная жизнь была насквозь пронизана запретительными и карательными мерами. Что только стоили таблички на служебных входах: «Запрещено», «Строго запрещено», «Категорически запрещено». А, собственно, почему?

К сожалению, так выстроена и нынешняя система обеспечения безопасности на автодорогах. Тотальный контроль, постоянный рост выписанных штрафных квитанций. Посыл понятен – люди виноваты. Вот с этим навязанным мифом и пришло время расстаться. Очевидно, что наши правила и их трактовка чересчур строги. Порой это приводит к совершенно обратному эффекту.

А вы знаете, что наша страна – бесспорный лидер по выписанным штрафам за правонарушения? Мы обходим по этому показателю Германию, Францию и Великобританию вместе взятые. И частота штрафов у нас в 5 раз выше, чем в Европе.

С учетом всего сказанного становится ясно: необходим принципиально новый документ, который позволит освободиться от старой нормативной базы, от тотального контроля и будет учитывать современные технологии.

Как заявил Александр Шумский, в новых правилах мы уповаем на самое главное – основываться на принципах. То есть вопрос не в документах, а в принципах, которые там заложены. В первую очередь – это цель дорожного движения. Парадоксально, но она у нас вообще никакими нормативными документами не определена. Многие ошибочно считают, что безопасность и есть искомая цель. Но тогда проще было бы вообще запретить движение. Нет аварий – нет и проблемы. Считай, что цель достигнута.

Тут главное в том, что безопасность не может быть самоцелью. Приоритет жизни и здоровья людей – это очень важная история, которая в том числе отсутствует в правилах. Потому что у нас есть пункт 2.5 ПДД. Он заключается в том, что водитель вынужден оформлять ДТП прямо на проезжей части. Здесь-то и происходят вторичные аварии, когда сзади большегруз на большой скорости может сбить всех, даже тех, кто оформляет европротокол. Подобный случай недавно произошел в Пермском крае, когда грузовик снес не только участников ДТП, но и всю следственную группу. Вот и получается – до 1,5 тыс. водителей гибнут только потому, что соблюдают правила дорожного движения. Выходит, что железо оказывается важнее, чем человеческая жизнь. Это, конечно же, надо исправлять.

Есть примеры удобства дорожного движения. Один из них – это поворот направо на красный свет, который в России обкатывался как эксперимент. В США и Великобритании есть повороты или развороты через сплошную или даже двойную сплошную там, где разрешен поворот во двор. У нас за это наказывают и даже порой лишают прав. У них это декриминализованный маневр на небольших улицах, который можно применять и не бояться, потому что это создает удобство.

То же самое и с переходом улицы. Мы не можем сделать такие переходы каждые 10 метров. Поэтому во многих странах переход разрешен на небольших улицах в любом месте. Это так называемые зоны свободного доступа.

И еще. Основываясь на заявленных принципах, новый документ должен быть написан человеческим языком. Можно сравнить правила, написанные в России и в Великобритании. Термин «Опасное вождение», который был недавно введен, к

сожалению, крайне громоздкий. И в результате видно, что у нас водитель с трудом может объяснить, что же это такое – «опасное вождение». А англичанин делает это очень четко, потому что там правила прежде всего направлены на участников движения. У нас же это направлено, скорее, на правоприменителя, чтобы ему было проще разобраться в сложившейся ситуации. Язык документа, понятное дело, надо сменить для удобства конечного пользователя.

Ну и самое главное – это цифровизация, куда же сегодня без нее. Мы по-прежнему оформляем аварии через европротоколы, бумажные носители. Хотя уже давно есть технологии, которые позволяют в случае аварии оформлять их автоматически, без участия людей. Просто за счет определенной базы данных, которая с высокой степенью вероятности может даже определить виновников ДТП. Поэтому будущее – за документооборотом: это электронные права, документы на машину. Уже сейчас можно через смартфон несколькими кнопками перевести большую сумму денег. А ведь также можно продать машину, получить деньги, не приходя в ГИБДД.

Что сейчас стоит на повестке дня? Это создание программы лояльности и системы поддержки участников дорожного движения. Например, покупая новый мобильник, на коробке можно прочитать телефон, куда мы можем обратиться в случае неполадок. Однако, выезжая на дорогу, по сути не у кого попросить помощи, уточнить какую-то информацию, получить какие-то знания.

То же самое и с системой наказания. Если человек себя плохо ведет на дороге, мы знаем, что его ждет. А если хорошо? Здесь никакого поощрения нет. Необходима система лояльности, ну и, наверное, каких-то бонусов.

Заведующий кафедрой «Организация и безопасность движения» МАДИ Султан Жанказиев обратил внимание на то, что новые виды транспортных систем требуют изменения системного подхода к организации дорожного движения.

Дело в том, что по прогнозам к 2035 году более 70% населения будет жить в агломерациях. В связи с этим стали по-новому оценивать понятие конфликтности. Сегодня 9/10 финансовых активов граждан формируются, собственно, на колесах. Это означает, что на дорогах все больше людей, для которых время – это деньги. И в скором времени мы будем иметь очень конфликтный транспортный поток. И нынешними средствами организации дорожного движения невозможно его нивелировать. Вот почему необходимы серьезные изменения в ПДД, чтобы сделать транспортный поток максимально эффективным. Причем нужны не эволюционные, а системные изменения в организации дорожного движения.

И это только проблемы сегодняшнего дня. А ведь есть еще и завтрашний. В частности, это появление новых видов автомобилей – беспилотников. Их создание – не самая сложная проблема. Проблема – выпустить их на дороги, дать им возможность ездить на дорогах общего пользования.

Что же надо делать, что изменить в ПДД? Ну конечно, поднимать дискуссии на новый уровень общественного обсуждения. И сегодняшняя площадка – это старт такой дискуссии. И тут важно, чтобы в этой дискуссии участвовали не только люди, которые могут сидеть внутри этих автомобилей, но также те, чьи траектории движения пересекаются с такими автомобилями. Другими словами, важно мнение пешеходов, число которых растет в геометрической прогрессии.

И еще. Необходимо, чтобы пилотные проекты стали общей практикой. Чтобы люди стали заметной частью апробации новых технологий. В Германии, например, правило не считается полноценно апробированным, если 70% населения не высказало своего мнения. Заместитель руководителя Центра организации дорожного движения правительства Москвы Артур Шахбазян тоже подтвердил, что ежедневный мониторинг показывает – применение проектных решений, основанных зачастую на нестандартных подходах, позитивно понятных (не требующих дополнительных интеллектуальных усилий со

стороны водителей и пешеходов), снижает количество конфликтных ситуаций. Это делает процесс передвижения по улицам города более удобным, более безопасным. А самое главное – люди ощущают себя более комфортно.

И как результат – за последние восемь лет количество аварий в столице снизилось на четверть, на 40% – количество погибших.

Остановившись на основных положениях национального проекта, столичный чиновник однозначно поддержал пункт о сужении полос. Это позволит более сбалансированно распределять городское пространство. Обеими руками он и за снижение скорости движения на городских улицах, и за сокращение избыточных дорожных знаков. От их перенасыщения глаз у водителя замыливается. Возникает так называемый баннерный эффект. Он изначально пришел от программистов, когда на веб-страницах от огромного количества баннеров они переставали воспринимать нужную информацию.

В ходе дискуссии горячие головы предлагали по примеру «регуляторной гильотины» провести «нормативную гильотину», дабы отсечь все наследие, доставшееся от утвержденных в 60-е годы ПДД. Главный редактор программы «Главная дорога» на НТВ Илья Скрябин тоже обратил внимание на то, что нынешние правила уж слишком зарегулированные. И коснулся своей любимой темы – световозвращающих элементов на одежде. Формально это есть, а реально – не работает. И только по одной причине – их обязательное ношение принято только за городом. А в мегаполисе можно и не иметь.

Итак, что же предлагается в национальном проекте?

Утверждение о том, что на улицах города удобны и полезны антикарманы для остановок.

Плюсы очевидны: приоритет посадки пассажиров автобусов, сохранение пропускной способности улицы и организация парковочных мест вплотную к остановке.

Безопасные переходы. Наземные, приподнятые над проезжей частью, с островками безопасности и искусственным освещением.

Ширина полос. При ее уменьшении можно организовать более комфортную и безопасную среду.

Скоростной режим. Максимальная пропускная способность улицы достигается при скорости 50 км/час. Она же является предельной для выживания пешехода в случае столкновения.

Пересечение потоков. Пересечение транспорта и пешеходов в городе – естественный и каждодневный процесс, который нельзя нарушать искусственным разделением, как пытаются сделать в нашей стране.

Круговые перекрестки. Круговое движение интуитивно понятно и безопасно. Оно сокращает возможность конфликтных точек пересечения, благодаря чему ДТП на круге случаются на 45% реже по сравнению с обычными перекрестками.

Дорожные знаки. Их новые форматы акцентируют внимание на действительно важной информации. За счет уменьшенного размера они заметнее на дороге. Предлагается также квадратная форма светофоров.

По мнению организаторов, процесс создания концепции новых ПДД может занять около двух лет.

...После модернизации улицы в Бельгии была сбита 14-летняя девочка. Возмущенные местные жители в ответ устроили целую демонстрацию.

Пока шла эта мультимедийная пресс-конференция, в стране погибли 2 человека. По статистике.

Тупиковая ситуация. Срочно необходимо искать выход.

<http://transportrussia.ru/item/5328-udobnye-i-ponyatnye.html>

ТАСС; 2019.12.12; ДОРОГУ ИЗ ТУВЫ В ХАКАСИЮ ПЕРЕДАДУТ НА ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УРОВЕНЬ

Дорогу Абаза (Хакасия) - Ак-Довурак - Чадан (Тува) передадут на федеральный уровень, сообщил в четверг глава Тувы Шолбан Кара-оол в послании Верховному хуралу.

Как сообщалось, сейчас дорога находится в аварийном состоянии, только ремонт четырех мостов на ней требует 600 млн рублей. Длина трассы более 300 километров, пассажирские перевозки на ней запрещены.

«В настоящее время главным дорожным ведомством страны принято принципиальное решение о передаче на федеральный уровень автодороги Абакан - Абаза - Ак-Довурак - Чадан. В настоящее время идут согласительные процедуры», - сказал Кара-оол.

Дорога проходит через западные районы Тувы и выходит к пограничному пункту Хандагайты (граница с Монголией), для которого тувинские власти стремятся получить статус международного. Сейчас основной грузопоток на Хандагайты идет по федеральной дороге через Кызыл. В начале ноября пресс-служба Корпорации развития Енисейской Сибири, сообщила, что развитие западной трассы перспективно для развития трансграничной торговли и открывает перспективу для выхода на соседние регионы - Кемеровскую и Новосибирскую области.

Как сообщал глава Тувы, в ближайшее время в реконструкцию **пункта пропуска** Хандагайты будет вложено 600 млн рублей, основные инвестиции придутся на 2020 год. Это позволит выйти на рынки Монголии и Китая.

<https://tass.ru/sibir-news/7331259>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; АРТЕМ ОЗУН; 2019.12.12; В КЛАСТЕРЕ СОЙДУТСЯ КОМПЕТЕНЦИИ; ПОЧЕМУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ МАШИНОСТРОЕНИЮ НЕОБХОДИМЫ МЕРЫ ГОСПОДДЕРЖКИ

О создании промышленного кластера инновационного транспортного машиностроения, механизмах государственной поддержки отрасли шла речь на заседании профильного комитета Союза машиностроителей России, которое прошло на базе Тверского вагоностроительного завода при поддержке правительства Тверской области и Минпромторга России. В ходе заседания **заместитель министра** промышленности и торговли РФ Александр Морозов предложил создать рабочую группу, которая займется выработкой мер на фоне ожидаемого сокращения спроса на грузовые вагоны.

Совместная работа предполагает создание и развитие кластера транспортного машиностроения, в том числе с включением в него промышленных предприятий, научных, образовательных, общественных организаций из ряда регионов России. Планируется также развитие инновационных индустриальных парков и промышленных технопарков транспортного машиностроения, объектов деловой инфраструктуры, в том числе выставочных, офисных, деловых центров на территории Тверской области.

Как отметил губернатор Тверской области Игорь Руденя, регион является передовым центром развития транспортного машиностроения в нашей стране. По итогам 2018 года индекс промышленного производства по отрасли составил более 150%. За прошедшие девять месяцев объем отгруженных товаров по данному направлению деятельности уже составил более 60 млрд руб., или около 96% к уровню всего 2018 года. По словам губернатора, создание в Тверской области промышленного кластера откроет новую эпоху развития транспортного машиностроения в Верхневолжье. Этому будет способствовать комплекс расширенных мер поддержки промышленности в Тверской области, включая налоговые льготы, займы по сниженным ставкам и обеспечение всей необходимой инфраструктурой.

– С 1 января 2020 года мы предоставим инвестиционный налоговый вычет до 50% тем, кто будет развивать производство в нашем инновационном промышленном кластере, – сообщил Игорь Руденя.

Подобное сотрудничество имеет высокую значимость для развития транспортного машиностроения в Тверской области, которое составляет основу промышленного комплекса в регионе, считает первый вице–президент Союза машиностроителей России Владимир Гутенев. Сегодня здесь успешно работают 20 предприятий, где в производстве заняты около 13 тыс. человек. Взаимовыгодное сотрудничество региональной власти и бизнес–сообщества, безусловно, будет способствовать формированию перспективной транспортной системы в области за счет использования современных экономически эффективных транспортных технологий. Создание промышленного кластера транспортного машиностроения позволит стимулировать инновационные процессы и сформировать уникальные компетенции региона в этой сфере.

Мощным стимулом для этого станет региональный закон о создании индустриальных парков и промышленных кластеров, инициированный губернатором Игорем Руденей. Нелидовский городской округ готов стать одной из пилотных площадок для реализации этой инициативы. Создание индустриального парка на базе местных предприятий позволит эффективно реализовать возможности территории, даст импульс развитию перспективных, конкурентоспособных производств, инфраструктуры, создаст рабочие места, повысит качество жизни населения.

Взаимодействие направлено на поддержку и развитие на территории Тверской области центров коммерциализации и трансферта технологий, центров инжиниринга и промышленного дизайна, научно–исследовательских центров, лабораторий и образовательных учреждений среднего специального и высшего профессионального образования со специализацией в сфере транспортного машиностроения. Предполагается создание особой экономической зоны промышленно–производственного типа.

По словам Александра Морозова, за девять месяцев 2019 года объем реализации продукции отрасли составил 389,8 млрд руб., прирост по отношению к 2018 году составил 42%, а индекс промышленного производства – 122% к соответствующему периоду. Александр Морозов обратил внимание на изменения формата ряда мер поддержки отрасли с 2020 года, в частности, это механизмы льготного лизинга в части производства подвижного состава и модернизации парка общественного транспорта, а также поддержки научно–исследовательских и опытно–конструкторских работ.

Однако этап роста и насыщения российского рынка по грузовому подвижному составу пройден, считает Александр Морозов. И предвестником этого является начавшееся падение ставок аренды на полувагоны. В перспективе в Минпромторге России прогнозируют сокращение темпов роста производства. По мнению Александра Морозова, для минимизации негативных последствий в отрасли необходимо сформулировать регуляторные решения, которые позволят в период спада спроса сохранить существующие компетенции.

Председатель Комитета по транспортному машиностроению, генеральный директор АО «Трансмашхолдинг» Кирилл Липа отметил, что комплекс мероприятий, решение о проведении которых было принято на заседании, позволит синхронизировать меры государственной, региональной и корпоративной поддержки такой стратегической отрасли, как транспортное машиностроение.

Он сообщил о том, что представители отрасли в ближайшее время направят Минпромторгу России предложения относительно того, как избежать избытка грузовых вагонов.

– Принятые сегодня решения позволят выйти за пределы РФ и начать активно развивать экспорт. Примером является наше присутствие в Восточной Европе, в Северной Африке. Все это делается во многом благодаря формированию идеологии пассажирского

вагоностроения. Здесь Тверской вагоностроительный завод станет, я надеюсь, и инженерным, и производственным лидером, он является флагманом пассажирского вагоностроения не только в России, но и во всем мире, – подчеркнул Кирилл Липа.

Таким образом, фокус постепенно будет смещаться на экспорт, в этом уверен председатель регионального отделения Российского союза промышленников и предпринимателей, депутат Тверской городской думы Андрей Дмитриев. Нельзя допустить, чтобы новые производственные мощности встали. А значит, нужно уже сегодня искать баланс между спросом и производством, прорабатывать новые пути сбыта, громче заявлять о себе на международном рынке, делать ставку на экспорт. Успешному стратегическому развитию на долгий срок поможет господдержка.

– Создавая и реализуя такие проекты с помощью Минпромторга, Трансмашхолдинга, мы выполняем поручение Президента РФ Владимира **Путина** относительно развития нашей региональной экономики, производства, импортозамещения. Мы благодарны главе государства, Правительству РФ за поддержку Тверского вагоностроительного завода. Реализация нового проекта – это исторический этап развития предприятия», – подвел итог заседания Игорь Руденя.

<http://transportrussia.ru/item/5327-v-klastere-sojdutsya-kompetentsii.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; АРТЕМ ОЗУН; 2019.12.12; ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ ВЕКТОР; В ФОКУСЕ ВНИМАНИЯ – ПРАВОВЫЕ И ФИНАНСОВЫЕ АСПЕКТЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ ОТРАСЛЕВОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

О реализации ключевых инфраструктурных проектов, вопросах нормативно–правового регулирования и создании механизмов их финансирования, перспективах развития проекта «городская электричка» и многом другом шла речь на отраслевой конференции «Строительство железных дорог. Новые задачи и механизмы их реализации», которая прошла при поддержке **Росжелдора** и Союза строителей железных дорог в рамках Транспортной недели – 2019. В мероприятии приняли участие **заместитель министра транспорта РФ Владимир Токарев**, руководитель **Росжелдора Владимир Чепец**, **замминистра** строительства и жилищно–коммунального хозяйства РФ Дмитрий Волков, руководитель Аналитического центра при Правительстве РФ Владислав Онищенко, представители ОАО «РЖД», транспортных компаний и подрядных организаций, ведущих проектных и исследовательских институтов в области железнодорожного транспорта.

Открывая дискуссию, Владимир **Чепец** напомнил о том, что основным приоритетом в развитии железнодорожной инфраструктуры на ближайшую перспективу является выполнение целевых показателей, предусмотренных Комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Программный для отрасли документ разработан в соответствии с Указом Президента России от 7 мая 2018 года № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года». **Росжелдор** является участником четырех федеральных проектов: «Железнодорожный транспорт и транзит», «Высокоскоростное железнодорожное сообщение», «Коммуникации между центрами экономического роста» и «Северный морской путь», в составе которых предусмотрена реализация 13 подпроектов. В числе наиболее значимых: мероприятия по развитию пропускной и провозной способности инфраструктуры, направленные на увеличение транзитного контейнеропотока в 4 раза, первый и второй этапы модернизации БАМа и Транссиба, развитие инфраструктуры на подходах к портам Азово–Черноморского и Северо–Западного бассейнов, а также модернизация Центрального транспортного узла, включающая создание Московских центральных диаметров (МЦД). В настоящий момент в Правительстве РФ находится на рассмотрении и проект создания высокоскоростной магистрали.

Отдельно в своем докладе Владимир **Чепец** остановился на задачах по развитию Восточного полигона. В настоящий момент в постоянную эксплуатацию введены 34

станции – это 158,5 км путей, 28 разъездов, 154 км дополнительных главных путей, 40 тяговых подстанций, 15 постов секционирования. Произведена реконструкция контактной сети, обновлены почти 5 тыс. км путей и многое другое. Можно сделать вывод о том, что целевые показатели выполнены в полном объеме. Общая стоимость проекта составляет 520,5 млрд руб. По итогам первого этапа реализации Восточный полигон должен иметь пропускную способность 120 млн тонн (+ 66,8 млн тонн к уровню 2012 года).

В своем выступлении Владимир **Чепец** также сделал акцент на кадровом обеспечении отрасли – принципиальном вопросе, с которым предстоит работать при дальнейшем развитии транспортной инфраструктуры отдаленных регионов страны.

В настоящий момент отрасль действительно столкнулась с дефицитом высококвалифицированных специалистов в условиях необходимости реализации значительного объема инфраструктурных проектов, подтвердил Владимир **Токарев**. Основная проблема профильного образования связана с тем, что строительная теория значительно отстает от современных реалий, отметил он. Большие риски связаны и с разделением сфер проектирования и строительства. В результате проектные институты зачастую стремятся получить заключение Главгос-

экспертизы, не задумываясь о последствиях, а объект оказывается невозможно построить, уложившись в запланированную смету. В данных условиях необходимо сохранять и наращивать кадровый потенциал отрасли, привлекать к научному сопровождению строительства объектов железнодорожного транспорта вузовскую науку. Для снижения издержек при строительстве необходимо четкое взаимодействие участников инвестиционного процесса в соответствии с законодательством о градостроительной деятельности – заказчика, проектировщиков, органов экспертизы, эксплуатирующих организаций, генеральных подрядчиков, субподрядчиков, поставщиков строительных материалов и оборудования, считает **замминистра**. Примером продуктивной работы, по его мнению, может являться совместная деятельность **Минтранса** России, ОАО «РЖД» и правительств Москвы и области по упрощению подходов в сфере железнодорожного строительства.

По словам начальника Центра по развитию Центрального и Санкт–Петербургского транспортных узлов ОАО «РЖД» Олега Тони, развитие железнодорожного сообщения в качестве одного из видов городского транспорта не только комфортно для пассажиров, но и оптимально с точки зрения городской экономики. Это уже оценили по достоинству в Московском регионе, где успешно реализован проект «Московское центральное кольцо» (МЦК), регулярно ставящий рекорды по числу перевозимых пассажиров. Сегодня услугами МЦК пользуются более 500 тыс. человек ежедневно. В ноябре 2019 года на МЦК планируется сократить интервал движения поездов в час пик до четырех минут.

Дальнейшее развитие транспортной системы Москвы и Подмосковья будет осуществляться за счет реализации проекта «Московские центральные диаметры» (МЦД). Многие остановочные пункты МЦД имеют пересадки на станции метрополитена, МЦК и остановки наземного общественного транспорта. В результате для пассажиров открываются новые маршруты, что позволяет повысить транспортную мобильность населения региона. Олег Тони также сообщил, что компания приступила к созданию нового продукта – пригородно–городских перевозок в Санкт–Петербургской агломерации. По словам Олега Тони, до конца 2019 года будет разработан детальный план мероприятий по развитию Санкт–Петербургского железнодорожного узла, включающий организацию пригородно–городского пассажирского движения по двум диаметрам, увеличение размеров движения пригородных поездов, организацию тактового движения, а также строительство двух грузовых обходов. В рамках реализации основных мероприятий, осуществление которых запланировано не позднее 2030 года, специалистами предусматриваются перенос грузового движения в пригород и частичное

перераспределение сортировочной работы с транзитными вагонопотоками со станции Санкт–Петербург–Сортировочный–Московский на станции Шушары и Волховстрой.

Сегодня необходимо искать новые формы привлечения частных инвестиций в железнодорожные проекты, в этом убежден руководитель Аналитического центра при Правительстве РФ Владислав Онищенко. Он отметил, что в России основной формой процесса является концессионное законодательство, есть примеры действующих концессионных соглашений – Северный широтный ход, участок Вышестеблиевская – Тамань, линия Элегест – Кызыл – Курагино.

Мировой опыт показывает, что существуют и другие форматы взаимодействия в области железнодорожного строительства, отметил Владислав Онищенко. К ним относится, например, государственно–частное партнерство. В какой–то момент на Восточном полигоне было предусмотрено рассмотрение механизма take–or–pay, который предусматривает предоставление компаниям приоритетного доступа к инфраструктуре в обмен на обязательства по фиксированным объемам перевозки грузов. Концепция take–or–pay, предлагаемая ОАО «РЖД», предполагает, что грузоотправитель за невыборку объема заплатит штраф – эти средства будут направляться на развитие инфраструктуры. Однако данная инициатива не получила поддержку транспортного сообщества, в том числе вследствие слишком динамичных изменений конъюнктуры международных рынков.

Железнодорожное строительство всегда ресурсоемко, подчеркнул Владимир Онищенко. И неважно, государственные используются деньги или частные, – всегда возникают два вопроса. Первый – это возвратность инвестиций, второй – риски востребованности на длительном горизонте планирования. Рассказывая о Комплексном плане модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года, Владимир Онищенко отметил, что запрос на участие государства в заявленных проектах в среднем составляет 50%, причем для железнодорожных проектов – ниже, чем для других отраслей транспорта, например, автодорожной сферы. Такая доля госучастия должна сохраняться и впредь.

Еще одной актуальной проблемой в сфере строительства железных дорог является наличие временных и административных ограничений, предусмотренных нормативно–правовой базой, считает заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Андрей Макаров. Он сообщил о том, что совместно с **Минтранс**ом России подготовлен проект о внесении изменений в ФЗ «О железнодорожном транспорте» в целях реализации Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Он включает в себя положения о возможности выполнения подготовительных работ до получения разрешения на строительство, упрощения изъятия земельных участков и сокращения срока проведения государственной экологической экспертизы. Эти предложения получили поддержку Председателя Правительства РФ Дмитрия **Медведева**. Кроме того, ОАО «РЖД» в тесном сотрудничестве с **Минтранс**ом России разработало проект изменений в Федеральный закон «Об охране озера Байкал». Это позволит в полном объеме реализовать ряд мероприятий, направленных на развитие инфраструктуры Восточного полигона, поскольку работы необходимо проводить в особо охраняемой природной зоне. Ожидается, что уже в следующем году данные ограничения на реализацию проектов ОАО «РЖД» будут сняты.

О работе, которую проводит Минстрой России по вопросам ценообразования и сметного нормирования в отрасли, участникам конференции рассказал Дмитрий Волков. Он сообщил о переходном периоде определения стоимости строительства объектов от действующей индексной к ресурсной модели, произошедших изменениях законодательства, а также об основных параметрах Плана мероприятий по совершенствованию ценообразования в строительной отрасли, утвержденного Правительством РФ. Одним из направлений развития Дмитрий Волков назвал переход к созданию инструментов поддержки процесса принятия эффективных проектных решений

с учетом жизненного цикла объекта капитального строительства. Стратегическими целями в области ценообразования в строительстве являются мониторинг цен строительных ресурсов, переход на ресурсную модель, сокращение трудоемкости определения стоимости строительства на разных стадиях инвестиционного процесса и создание системы управления стоимостью строительства. В частности, Дмитрий Волков рассказал о работе, которая проводится Минстроем России совместно с компанией «РЖД» по гармонизации ее сметно–нормативной базы ОСНБЖ–2001 с федеральными сметно–нормативными базами.

Заместитель начальника ФАУ «Главгосэкспертиза России» Владимир Федосеев подробно остановился на аспектах деятельности, направленной на оптимизацию сроков прохождения государственной экспертизы проектной документации и внедрение технологии информационного моделирования (BIM) при экспертизе инфраструктурных проектов, реализуемых ОАО «РЖД». В настоящий момент количество отрицательных заключений по проектам ОАО «РЖД» составляет 10,4%. Практически в каждом отрицательном заключении указываются недоработанные разделы экологического направления: инженерно–экологические изыскания, охрана окружающей среды и санитарно–эпидемиологическая безопасность. В этих условиях, по словам Владимира Федосеева, нужно находить консенсус. И совместно с ОАО «РЖД» должны продолжаться разработка совместных предложений по совершенствованию нормативно–правовой базы и отраслевых стандартов, необходимых для применения BIM–технологий, подготовка методических документов и технических решений в части автоматизации процессов рассмотрения проектной документации и обмен данными о ходе экспертизы, чему, несомненно, будет способствовать специальное соглашение, заключенное между Главгосэкспертизой и ОАО «РЖД» в августе 2019 года.

<http://transportrussia.ru/item/5324-infrastrukturnyj-vektor.html>

ТАСС; 2019.12.12; СТРОИТЕЛЬСТВО КРУПНОТОННАЖНЫХ СУДОВ ДО 2023 ГОДА ПРОСУБСИДИРУЮТ НА 22 МЛРД РУБЛЕЙ

Государственные субсидии на строительство крупнотоннажных судов до 2023 года составят 22 млрд рублей, следует из опубликованного постановления на сайте правительства РФ.

«В федеральном бюджете на эти цели предусмотрено 4,9 млрд руб. в 2020 году; 7,2 млрд руб. в 2021 году; 9,9 млрд руб. в 2022 году», - говорится в сообщении кабмина.

«Принятое решение позволит сформировать новые точки роста отечественной промышленности, будет способствовать загрузке предприятий, наращиванию объемов конкурентоспособной продукции, удовлетворению потребности внутреннего рынка в крупнотоннажных судах и созданию благоприятных условий развития судостроения в целом», - отметили в правительстве.

Документ был внесен Минпромторгом России, он определит порядок предоставления государственных субсидий.

В справке к постановлению говорится, что в соответствии с планом перспективной загрузки судостроительного комплекса «Звезда» до 2035 года предусмотрено строительство 118 судов и объектов морской техники. Планируется строительство судов водоизмещением до 350 тыс. тонн, в том числе судов-газовозов ледового класса, морских платформ, ледоколов, аспецальных судов для обслуживания и обустройства нефтегазовых месторождений, которые ранее на территории России не строились в связи с отсутствием необходимых производственных мощностей.

Субсидии на строительство судов будут предоставлены в рамках реализации государственной программы «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений».

<https://tass.ru/ekonomika/7329737>

ТАСС; 2019.12.12; ТРУТНЕВ ЗАЯВИЛ, ЧТО МЕХАНИЗМ СУБСИДИРОВАНИЯ СТРОЯЩИХСЯ В ДФО СУДОВ ПОЯВИТСЯ ЧЕРЕЗ 2 МЕСЯЦА

Власти разработают и примут механизм субсидирования строящихся на дальневосточных верфях судов через два месяца. Об этом сообщил в четверг вице-премьер - полпред президента в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев на пресс-конференции в рамках Дней Дальнего Востока в Москве.

В рамках механизма инвестиционных квот для нужд Дальнего Востока будет построено 39 судов. Для того, чтобы часть из них строилась на предприятиях Дальнего Востока, разрабатывается механизм предоставления субсидий. Рыбакам, которые будут заказывать суда на дальневосточных верфях, будет субсидироваться 20% стоимости.

«Проект постановления разрабатывается, в течение пары месяцев будет принят», - сказал Трутнев.

Он уточнил, что размер субсидии на каждое судно составит до 320 млн рублей. «Краболов стоит 1,41,6 млрд рублей, 20%, соответственно, где-то от 280 до 320 млн рублей на судно [размер субсидии]», - сказал Трутнев.

Система инвестиционных квот предполагает, что государство выделит компаниям квоты на добычу водных биоресурсов в обмен на развитие рыбодобычи (строительство флота) или рыбопереработки (строительство заводов). Победители крабовых аукционов должны строить краболовные суда на верфях в России.

<https://tass.ru/ekonomika/7334233>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВЯЧЕСЛАВ ЛОБОВ; 2019.12.12; РЕЧНИКИ ФИНИШИРУЮТ; ПЕРВЫЕ ИТОГИ НАВИГАЦИИ, КОТОРАЯ ЗАВЕРШАЕТСЯ НА РЕКАХ СТРАНЫ

Рапортует Север

Завершилось судоходство на якутских реках, в регионе начинается ледостав. За период навигации различные грузы отгружены на 101,3% от плана, доставлены на 100,7% от плана, заявил глава госкомитета по обеспечению безопасности жизнедеятельности населения Якутии Дмитрий Лепчиков на заседании оперативной группы по координации завоза грузов.

Согласно плану в навигацию 2019 года в Якутию должно быть завезено 1 196 988,7 т грузов. С начала навигации отгружено 1 871 093,6 т различных грузов, доставлено 1 205 184,4 т.

Завоз грузов завершен, судоходная обстановка закрыта на реках Амга, Вилюй, Алдан. На арктических реках Анабар, Яна, Индигирка и Колыма также завершен завоз грузов. В регионе завершен завоз сырой нефти и газового конденсата, сельхозпродукция доставлена в пункты назначения в полном объеме. В настоящее время практически закрыты все северные реки. В пределах прогнозируемых сроков началось формирование ледостава.

Подвело итоги навигации Таймырское районное управление Енисейского речного пароходства. Из порта Дудинка ушли последние суда ЕРП: теплоходы «Борис Колесников», «Николай Игнатюк», «Николай Ефремов» и пять несамоходных барж, груженых контейнерами и серой, тем самым завершив навигацию 2019 года в самом северном филиале пароходства.

Вывод флота проходит под руководством опытных капитанов-наставников.

Всего за навигацию Таймырским районным управлением обработано в порту 835 единиц флота, в том числе самоходных – 62, судов песчаной линии – 511, нефтеналивных судов – 97 единиц.

По итогам навигации водный грузооборот управления составил 1 млн 862 тыс. т, что выше показателя 2018 года на 167 тыс. т.

Добыто и перевезено 1 млн 237 тыс. тонн песка с Червинского месторождения. Обработано более 140 тыс. т нефтеналивных грузов. В рейдовых условиях плавучими

кранами пароходства произведена погрузка серы на морское судно. Объем перевозок серы составил 45,7 тыс. т, кокса – 24 тыс. т, клинкера – 94 тыс. т, кварцита – 128,5 тыс. т, угля (антрацит) – 21 тыс. т.

Как сообщил директор Таймырского районного управления АО «ЕРП» Игорь Казанин, на реке Енисей в районе п. Дудинка уже наблюдается начало льдообразования.

Отметим, что главными задачами управления являются координация работ по движению и расстановке флота пароходства на причалах Дудинского морского порта, оперативное оформление перевозочных документов и передача груза заказчику в срок и в полном объеме.

Без срывов, без потерь

В Хабаровском крае завершилась пассажирская навигация по Амуру. С отдаленными территориями региона, где нет транспортной альтернативы, наладят авиасообщение, сообщила пресс-служба правительства края.

На поддержку компаний «Амурские пассажирские перевозки» и «Компас», которые оказывают речные транспортные услуги населению, из краевого бюджета было выделено более 126 млн руб. субсидий. В регионе более 10 речных маршрутов включены в перечень субсидируемых как социально значимые.

Во время сезона перевозок по реке Амур, который продлился с 27 апреля по 27 октября, из-за сложной гидрологической обстановки временно приостанавливалась работа речных пассажирских маршрутов, менялись расписание и места бункеровки судов. Тем не менее транспортное обслуживание населения не прерывалось.

Завершена навигация на водных путях Обского бассейна в соответствии с установленными сроками действия средств навигационного оборудования.

Протяженность водных путей, обслуживаемых навигационными знаками, в 2019 году составила 3391 км водных путей, в том числе 3284 км с гарантированными габаритами судовых ходов 1-й и 2-й категорий. Обслуживание средств навигационного оборудования и мониторинг состояния водных путей осуществляли: 31 обстановочная бригада, 6 русловых изыскательских партий, 7 дноуглубительных снарядов, обслуживающий и вспомогательный флот.

В рамках исполнения поручения Президента РФ о переориентации перевозок тяжелых и крупногабаритных грузов с автомобильного на внутренний водный транспорт в границах Алтайского края в навигацию 2019 года продолжало действовать Соглашение о сотрудничестве в сфере реализации проекта развития инфраструктуры внутреннего водного транспорта. Участники соглашения – правительство Алтайского края, ФБУ «Администрация Обского БВП», предприятия речной добывающей отрасли и судоходный бизнес. Был выполнен комплекс путевых работ, в том числе по содержанию водных подходов к местам посадки-высадки пассажиров на четырех социально значимых пассажирских линиях.

Реализация мероприятий по улучшению габаритов пути на реке Катунь позволила перевести на реку перевозку почти миллиона тонн строительных грузов – щебня с Бийского карьера в Барнаул. Объем дноуглубительных работ земснарядами общей технической производительностью 10 160 м³/час составил 4 057,2 тыс. м³ грунта.

По итогам навигации срывов гарантированных габаритов судовых ходов не допущено.

Судопропуск через Новосибирский шлюз осуществлялся в плановые сроки с 10 мая по 21 сентября. За навигацию проведены 413 шлюзований, прошлюзованы 478 судов.

По данным диспетчерского мониторинга движения судов в бассейне на 5 ноября перевезены 5,68 млн т грузов и 898 тыс. пассажиров. Физическая навигация не закончена, грузоперевозки и работа на паромных переправах осуществляются по настоящее время.

Енисей и Ангара

На предприятиях Енисейского речного пароходства состоялись рабочие совещания генерального директора ООО «Норникель – ЕРП» Олега Шпагина с плавающим составом,

на которых подведены итоги прошедшей навигации, дана оценка работе флота и береговых служб.

Олег Шпагин поблагодарил речников за достойно отработанную навигацию и рассказал о новых направлениях грузоперевозок, которые уже осваиваются или в ближайшей перспективе открываются для пароходства.

Из главных перспективных направлений – перевозка грузов из пунктов Сургут и Большие Леуши в Байкаловск, поставка песка Сымского месторождения в Лескино для компании «Газпромнефть», проект плана «Енисейская Сибирь» с объемом перевозок в Байкаловск и бухту Север для строительства нефтеналивного терминала, морского порта и нефтепровода. Предусмотрен также запуск «Серного проекта», который предусматривает модернизацию металлургических заводов в Заполярном филиале Норникеля – Медном и Надеждинском, а также на Талнахской обогатительной фабрике.

Амбициозные планы заказчиков позволяют рассчитывать на дополнительную нагрузку на флот пароходства с увеличением провозных мощностей, вовлеченность в процесс не только судов морского класса, но и всего флота, задействованного на доставке грузов в северные территории.

Общий объем перевозок в ЕРП составил 3 млн 222 тыс. т. Для ПАО «ГМК «Норильский никель» флот ЕРП доставил 1 млн 784 тыс. т грузов, что составляет 56% от общего грузооборота пароходства. Помимо песка и топлива для Норильского комбината на линиях Красноярск – Дудинка, Лесосибирск – Дудинка перевезены 338 тыс. т грузов, из Дудинки в Красноярск – 45 тыс. т серы.

Работа на притоках ежегодно становится самым напряженным периодом навигации для речников. По реке Подкаменная Тунгуска перевезено порядка 44,5 тыс. т грузов. Объем перевозок по реке Нижняя Тунгуска составил 26,5 тыс. т с учетом сырой нефти из Славянки.

На Ванкор и Сузун для Роснефти доставлены 183 тыс. т грузов, помимо этого около 30 тыс. т доставлены летом в Прилуки и по Большой Хете. Кроме этого, на Большую Хету – в Тухард доставлено 29,5 тыс. т грузов по договору с компаниями «Норильсктрансгаз» и «Норильскгазпром».

По Ангаре флотом ЕРП перевезено 220,5 тыс. т угля с Кокуйского месторождения в п. Назимово с перевалкой в п. Стрелка согласно договору с ЗАО «Полюс Логистика». Темпы погрузки и перевозки зачастую превышали 5 тыс. т в сутки, что является высоким показателем работы флота и слаженности производственного процесса.

Силами танкерного флота и буксировщиков с наливными баржами перевезен большой объем нефтепродуктов – 244,5 тыс. т с учетом хозперевозок, из них 141 тыс. т в Дудинку, 31 тыс. т – в Эвенкию, больше 16 тыс. т – по Ангаре и почти 14 тыс. т нефти – из поселка Нумги.

Выполнены показатели по доставке леса в плотках: без потерь в намеченные сроки отбуксированы 2 транзитных плота общим объемом 48 тыс. т.

За счет привлечения грузопотоков лесных перевозок от Лесосибирского порта в эту навигацию перевезены почти 400 тыс. т круглого леса в судах, из них 213 тыс. т – для компании «ДоК «Енисей».

В навигацию 2020 года речники планируют перевезти 3 млн 662 тыс. т грузов по отработанным направлениям – это Эвенкия, Енисейский и Туруханский районы, Таймыр, Ангара, завоз на Большую Хету. Помимо этого продолжится работа по направлениям Таймыр, Байкаловск, Диксон, Лескино, полуостров Чайка.

И грузы, и пассажиры

Министр транспорта Алтайского края Александр Дементьев, начальник Барнаульского района водных путей и судоходства – филиала ФБУ «Администрация Обского БВП» Александр Чуприн рассказали журналистам об итогах пассажирской и грузовой работы на речном транспорте. Сообщили они и о мероприятиях, способствующих увеличению

сроков навигации, которые проводились в рамках трехстороннего соглашения между правительством региона, ФБУ «Администрация Обского БВП» и представителями из числа грузоотправителей.

Основной целью было перевезти 920 тыс. т грузов в 2019 году, на сегодняшний день перевезены уже 930 тыс. т.

Всего в 2019 году на дноуглубительные и другие виды работ, позволяющие увеличить срок навигации, было направлено более 70 млн руб. из консолидированного бюджета. По словам Александра Чуприна, по реке Бия срок навигации составил 112 суток из запланированных 110, по реке Катунь – 144 дня при плане в 110 суток, по Оби, от слияния рек Бия и Катунь до Барнаула, при плане в 110 период навигации составил 125 суток.

За четыре года действия соглашения рекой были отгружены 3,1 млн т грузов, из которых 2 млн т удалось переориентировать с автодорог, что позволяет сохранить покрытие трасс.

Пассажирская навигация была завершена 15 сентября. В этом году водным транспортом воспользовались более 130 тыс. жителей и гостей краевой столицы. Стоит отметить, что ежегодно с целью сохранения пассажирских перевозок бюджетами Алтайского края и Барнаула предусматриваются средства на погашение убытков от перевозки пассажиров на пригородных и городской линиях.

Завершена навигация по внутренним водным путям ФГБУ «Канал имени Москвы». С апреля по ноябрь по ВВП Московского бассейна были перевезено около 1,4 млн человек и 26 млн тонн грузов. Спрос на речные путешествия продолжил положительный тренд: пассажиропоток увеличился почти на 4%. Из-за погодных и техногенных факторов в минус ушли грузоперевозчики: объем пропущенных в этом году товаров и стройматериалов сократился почти на 9%, до 26 млн т.

В 2019 году судоходство в Московском бассейне по сравнению с изначальным планом было продлено на неделю. Чтобы доставить в столицу «стратегический» груз – проходческий щит для строительства столичного метрополитена, судоходные гидротехнические сооружения канала работали до 20 ноября включительно. Щит весом около 1 тыс. т проследовал из Санкт-Петербурга в Москву и прибыл в Южный порт 19 ноября.

За семь месяцев навигации–2019 по водным путям Московского бассейна перевезены свыше 1,38 млн человек, что на 3,8% больше прошлогоднего показателя. Пассажирские суда совершили около 19 тыс. рейсов. На канале имени Москвы работали 89 круизных лайнеров, а совокупный объем турпотока превысил 280 тыс. человек.

Впервые с 2016 года отрицательные значения показали грузоперевозчики. В этом сезоне на 8,9%, до 26 млн т, сократился объем транспортировавшихся по рекам Центральной России грузов. Негативная динамика была обусловлена погодными и техногенными факторами.

В этом году оказалась актуальной проблема маловодья на Оке. В связи с малоснежной зимой и отсутствием обильных дождей летом фактические уровни воды здесь были ниже проектных отметок, и глубины судовых ходов опустились ниже гарантированных показателей, в связи с чем вводились ограничения по осадке судов.

Межень – максимально низкий судоходный уровень воды – на Оке в 2019 году наступила раньше ожидаемого срока (обычно происходит в июле–августе). На этом фоне тенденция к понижению уровня воды здесь отмечалась уже с момента открытия навигации–2019, когда традиционное для весеннего периода явление половодья отсутствовало. Уже в апреле 2019 года фактические уровни воды на Оке были близки к проектным отметкам. А на гидроузле Кузьминск в день старта навигации, 24 апреля, этот показатель был ниже на 20 см. Таким образом, в силу объективных – природных – причин на Оке не было запаса воды, необходимого для судоходства в течение всей навигации, что осложняло движение грузового флота.

Отрицательно сказался на грузопотоке и ремонт канала имени Москвы между шлюзами № 7 и № 8 после январского техногенного ЧП. Его причиной стали некачественно выполненные проектные и строительно–монтажные работы при возведении в 2000 году третьей очереди Тушинского тоннеля.

На долю этого участка водных путей приходится 2,6% от всего объема судопропуска и 6,4% грузопотока Центральной России. Так, в 2018 году через Тушино по воде пропустили 1,8 млн тонн грузов. А в навигацию–2019 – 712 584 тонн. Из–за аварийно–восстановительных работ судоходство по Тушинскому участку началось не 24 апреля, а 16 августа. За три месяца навигации здесь прошли 1476 судов, в том числе 1003 грузовых, 119 пассажирских, а также 354 единицы технического и маломерного флота. Они выполнили в общей сложности 823 рейса.

По завершении судоходства на гидротехнических сооружениях и флоте ФГБУ «Канал имени Москвы» стартует межнавигационный ремонт. Особое внимание будет уделено Тушинскому участку. Здесь планируется провести серьезные инженерные изыскания и по их результатам разработать проект реконструкции канала.

Юбилейная – трехсотая!

Со снятием береговой обстановки на р. Нева завершена навигация на основной трассе Волго–Балта.

Навигация 2019 года была для путейцев Волго–Балта юбилейной – 300 лет назад по указу Петра I были начаты государственные путевые работы на Неве. В ознаменование этой даты 25 апреля 2019 года в г. Шлиссельбурге Ленинградской области был открыт первый в стране памятник бакенщику, посвященный всем речникам–путейцам России.

Первые суда в разводку Санкт–петербургских мостов в 2019 году прошли 15 апреля, шлюзование транзитных судов завершилось 19 ноября 2019 года.

Для обеспечения безопасности судоходства на водных путях Волго–Балта в 2019 году обслуживались 2182 плавучих и 2390 береговых навигационных знаков. В 2019 году шлюзы Волго–Балта произвели 35 095 шлюзований, пропустив 62 162 судов.

Навигация охарактеризовалась хорошей водностью, за исключением Ладожского озера, где наблюдались уровни ниже проектных.

Под руководством диспетчеров Волго–Балта в 2019 году было осуществлено 19,5 тыс. рейсов судов, которые перевезли 15,8 млн тонн грузов, 349 тыс. пассажиров. В 2019 году Санкт–Петербург на круизных теплоходах посетили более 95 тыс. туристов.

В 2019 году оперативными службами ФБУ «Администрация «Волго–Балт» зафиксированы 36 транспортных происшествий, что на 8% меньше аналогичного периода прошлого года. Транспортные происшествия по вине пути и сооружений отсутствуют.

В 2019 году продолжилось развитие инфраструктуры водного туризма – открыт новый пассажирский причал для приема круизных теплоходов у крепости Орешек, завершено строительство двух причалов в г. Санкт–Петербург, ниже моста Александра Невского.

С окончанием движения транзитного флота коллективом Волго–Балта начат ремонт судоходных гидротехнических сооружений и технического флота для подготовки к навигации 2020 года.

Когда Завидово завидует

Не обрадовала озвученная в Тверской области статистика по итогам прошедшей круизной навигации. Первое круизное судно прибыло в Тверь 1 мая, а заключительный судозаход состоялся 19 октября. За период с мая по октябрь регион посетили 39 тыс. человек, а круизные стоянки в Твери и Калязине приняли 259 теплоходов. К сожалению, из–за сокращения текущей круизной программы туроператорами не состоялись около 10 судозаходов, а заходов круизных судов в Весьегонск в этом году не было вообще.

Напомним, что ранее в Тверской области круизные суда принимали в Конаково и Кимрах, а также на зеленой стоянке в Сосенках, находившейся на левом берегу Волги, чуть ниже

Белого Городка. В Кимрах стоянка туристических судов была организована в 2011 году в первый и последний раз – больше круизные теплоходы там не останавливались.

В Конаково последний раз пассажирские теплоходы заходили в навигацию 2012 года, после чего причал там больше не выставлялся. А осенью 2013 года была ликвидирована стоянка в Сосенках, ее бывший причал стал использоваться в подмосковной Дубне.

Летом 2017 года представители Тверской области заявляли о планах возобновить прием круизных судов в Конаково с 2019 года, но дальше обещаний дело, к сожалению, не пошло.

Единственное, в чем в последние годы преуспел регион на ниве развития речного туризма, так это в проведении ежегодного форума «Реки России», проходящего в Завидово. Из года в год на форуме звучат заявления о планах развития круизного судоходства на Верхней Волге. Увы, на деле каких-либо позитивных подвижек в пределах области не наблюдается.

Другая картина по приему туристических теплоходов – в порту города Чебоксары. «Первооткрывателем» в нынешнюю навигацию 4 мая 2019 года стал двухпалубный туристический теплоход «Александр Свешников», следовавший из Казани в Нижний Новгород.

Всего в нынешнем году АО «Чебоксарский речной порт» в столице Чувашии было принято 384 туристических теплохода, что выше показателя 2018 года на 34 судна, продолжительность одной стоянки составила в среднем пять часов. Город посетили 50 659 туристов, среди которых были не только жители самых разных регионов страны, но и иностранные гости России. Речникам приятно слышать слова благодарности от любителей речных путешествий, оценивших красоты республики, чистоту городских улиц, гостеприимство и доброжелательность местных жителей.

<http://transportrussia.ru/item/5325-rechniki-finishiruyut.html>

КОММЕРСАНТЬ; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; 2019.12.13; «АЭРОФЛОТ» ПРОЯВИЛ ВОЛЮ К «ПОБЕДЕ»; ЛОУКОСТЕР ВЫВОДЯТ НА ВТОРОЕ МЕСТО СРЕДИ АВИАКОМПАНИЙ РОССИИ

«Аэрофлот» рассчитывает в 2023 году нарастить парк дочерней авиакомпании «Победа» до 80–85 самолетов, а пассажиропоток — до 25–30 млн человек. Если стратегию удастся реализовать, через четыре года лоукостер обгонит S7 и выйдет на второе место среди российских перевозчиков. Эксперты считают единственной серьезной помехой в этих планах неясную судьбу самолета Boeing 737 MAX, поставки которого задерживаются после остановки полетов авиавластями во всем мире.

В 2023 году «Победа» увеличит флот с 30 до 80–85 самолетов, говорится в презентации «Аэрофлота» ко Дню инвестора, проходящему в Лондоне. Пассажиропоток лоукостера планируется увеличить с 7,2 млн человек в 2018 году до 25–30 млн человек в 2023-м, то есть в четыре раза.

«Аэрофлот» создал «Победу» чуть больше пяти лет назад для работы в самом дешевом сегменте, максимально снижая цену авиабилета за счет экономии на дополнительных услугах, например отказа от бортового питания. В авиакомпании не раз говорили, что за счет низкой цены стремятся привлечь клиентов с других видов транспорта — железнодорожного и автомобильного. Сегодня у «Победы» 30 Boeing 737–800, в 2018 году компания заказала 20 Boeing 737 MAX 8. За десять месяцев 2019 года «Победа» увеличила пассажиропоток на 45,2%, до 8,5 млн человек.

По данным “Ъ”, контракты на 30–35 судов, которые нужны для выполнения заложенной в стратегии цели по парку в 85 самолетов, пока не заключены. Но в случае успеха «Победа» займет второе место в России, потеснив S7. В 2018 году «Аэрофлот» перевез 35,8 млн человек (первое место, рост на 8,9%), «Сибирь» — 11,6 млн человек (второе место, рост на 16,6%), авиакомпания «Россия» — 11 млн человек (третье место, падение на 0,1%).

Источники “Ъ” на рынке отмечают, что клиент самого «Аэрофлота» на «Победе» не полетит, а вот «Россия» (входит в ту же группу) может стать жертвой «каннибализма».

В S7 говорят, что по итогам 2019 года рассчитывают увеличить объемы перевозок на 13%, тогда пассажиропоток компании составит примерно 13,11 млн человек: «Мы считаем здоровым рост на 10–15% в год и рассчитываем сохранить такой темп в ближайшие годы, если серьезно не изменятся условия на рынке в целом». Таким образом, при самом благоприятном сценарии и росте пассажиропотока S7 на 15% в год в 2023 году он составит 22,9 млн человек, что меньше планов группы «Аэрофлот» по потоку «Победы».

Гендиректор Friendly Avia Support Александр Ланецкий считает план роста перевозок до 25 млн человек в год реальным для «Победы» в отличие от других игроков. «Рынок экономически очень ограничен. Перспективы улучшения благосостояния населения в ближайшие годы не предвидятся»,— объясняет эксперт. Он отмечает, что в Европе до кризиса 2008 года крупные перевозчики — Lufthansa, British Airways — не воспринимали лоукостеры (Ryanair, Wizz Air) в качестве конкурентов, но с ростом экономических проблем бюджетные авиакомпании начали играть все большую роль в авиаперевозках.

В течение ближайших лет группа «Аэрофлот» способна «располовинить» практически любого конкурента, забрав премиального клиента во флагманскую авиакомпанию, а бюджетного — в «Победу»,— полагает господин Ланецкий.

По его мнению, в ближайшие годы «Победа» будет забирать пассажиропоток у небольших региональных авиакомпаний, компаний стран СНГ и чартерных перевозчиков. Эксперт считает, что единственный фактор, способный ограничить рост «Победы»,— задержки с поставками Boeing 737 MAX 8 из-за технических проблем, вскрывшихся после катастроф в Индонезии и Эфиопии. Но они замедляют рост и конкурентов «Победы»: «Уральских авиалиний», S7, Utair.

<https://www.kommersant.ru/doc/4190584>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.12.13; «АЭРОФЛОТ» В ПОЛТОРА РАЗА УВЕЛИЧИТ ПАРК ДАЛЬНЕМАГИСТРАЛЬНЫХ САМОЛЕТОВ; В БЛИЖАЙШИЕ ДВА ГОДА ОН ВЫРАСТЕТ С 38 ДО 56 ЛАЙНЕРОВ

В 2020 г. «Аэрофлот» получит 13 дальнемагистральных самолетов: 11 Airbus 350-900 и два Boeing 777-300. Это говорится в презентации авиакомпании к дню инвестора, состоявшемуся 12 декабря. Сейчас «Аэрофлот» эксплуатирует 38 дальнемагистральных самолетов: 19 Boeing 777 и 19 Airbus 330.

В следующем году будет самое масштабное обновление широкофюзеляжного флота в новейшей истории национального перевозчика: с 2000 г. он получал максимум восемь таких лайнеров в году – в 2009 и 2012 гг., следует из материалов «Аэрофлота».

Представитель «Аэрофлота» не стал комментировать эти данные.

Цена одного Airbus 350-900 (у «Аэрофлота» они будут в компоновке на 316 мест) составляет примерно \$160 млн. Одного Boeing 777-300 (402 места) – около \$180 млн. Таким образом, «Аэрофлот» получит дальнемагистральные самолеты стоимостью около \$2,1 млрд. «Аэрофлот» был одним из первых заказчиков Airbus 350, когда лайнер только разрабатывался, значит, получил очень выгодную цену, напоминает человек, близкий к группе.

Всего дальнемагистральный парк в следующем году вырастет до 47 судов, так как четыре возрастных Airbus 330 авиакомпания выведет из эксплуатации, говорится в презентации. В итоге чистый рост флота будет рекордным, во все остальные годы широкофюзеляжный флот в основном увеличивался на 1–3 судна или сокращался из-за массового выведения советских лайнеров.

В 2021 г. рост дальнемагистрального флота повторит рекорд – увеличится на девять судов до 56, говорится в презентации. «Аэрофлот» получит еще 11 Airbus 350 (всего заказано 22 таких лайнера) и последний из 22 заказанных Boeing 777, но выведет из эксплуатации три

Airbus 330. В 2022–2023 гг. дальнемагистральный флот, наоборот, может сократиться, так как «Аэрофлот» выведет из парка еще девять Airbus 330. Рост может продолжиться, если будут заказаны другие дальнемагистральные суда, пока таких заказов нет, говорится в презентации.

«22 лайнера были заказаны свыше 10 лет назад, сейчас подошел срок исполнения этого заказа», – объясняет рост парка человек, близкий к группе.

По данным Росавиации, российские авиакомпании эксплуатируют более 100 дальнемагистральных судов. Крупнейший парк после «Аэрофлота» у его «дочки» – авиакомпании «Россия» (19 шт.). Из авиакомпаний, выполняющих регулярные рейсы, широкофюзеляжный флот есть еще у Utair и «Ираэро» (по три судна), и летают на них в основном из Москвы на Дальний Восток. Еще около 40 судов эксплуатирует пять чартерных авиакомпаний. Эти самолеты летают на туристических направлениях – в основном в Турцию, Таиланд, Вьетнам и на Ближний Восток.

«Рост дальнемагистрального флота «Аэрофлоту» нужен, – уверена аналитик «ВТБ капитала» Елена Сахнова. – За три года с 2016 г. доля группы в международных перевозках среди всех российских авиакомпаний упала с 57 до 50%; это серьезное сокращение, «Аэрофлот» крайне неагрессивен в дальнемагистральном сегменте, рост международных перевозок обеспечивает прежде всего дочерний лоукостер «Победа» среднемагистральными судами». Серьезный рост широкофюзеляжного флота (у «Аэрофлота» такие лайнеры летают за редким исключением только на международных направлениях) заставит «Аэрофлот» быть более агрессивным, надеется Сахнова.

В 2020 г. «Аэрофлот» откроет новые международные направления из Москвы – в Осаку, Сингапур, на Гоа, в Мумбаи и китайский Ченджу, говорится в презентации авиакомпании. Эти рейсы могут выполнять только дальнемагистральные самолеты.

«С загрузкой новых судов проблем не должно быть: пассажиропоток на ключевом для «Аэрофлота» рынке – в Юго-Восточную Азию – стабилен и растет», – считает директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев. Одним из ключевых элементов стратегии «Аэрофлота» является рост международного транзита (до 15 млн человек в 2023 г. против 4,8 млн в 2017 г.), а основу транзита для авиакомпании составляют маршруты из Европы в Азию, напоминает Пантелеев.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/12/12/818619-aeroflot-uvelichit>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ШАМИЛЬ БАЙБЕКОВ; 2019.12.12; ДЕФИЦИТА НЕ БУДЕТ; ЕСЛИ РЕШАТЬ ПРОБЛЕМЫ ПОДГОТОВКИ ПИЛОТОВ УЖЕ СЕЙЧАС

В рамках деловой программы форума состоялась отраслевая конференция «Подготовка специалистов авиационного персонала для удовлетворения нужд малой и региональной авиации». В конференции приняли участие **заместитель министра** транспорта РФ Александр **Юрчик**, руководитель Росавиации Александр **Нерадько**, представители учебных заведений, эксплуатантов и общественных организаций гражданской авиации.

В своем вступительном слове Александр **Юрчик** остановился на вопросах, которые в настоящее время являются проблемными и требуют обсуждения и выработки определенных решений. Проблемы в подготовке авиационных специалистов есть, считает **замминистра**. Непризнание этого означает желание заморозить ситуацию.

Он предложил честно обозначить проблемы и искать пути их решения. Особенно это важно в свете главного тренда – развития регионов. Отсюда и основная задача – развитие гражданской авиации страны и ее регионального сегмента, подчеркнул **замминистра**.

«Внимание федеральных органов власти сфокусировано на регионах. И мы видим, что развитие территорий идет интенсивно, и руководство страны усматривает в этом основу развития России в целом. А значит, нам нужно развивать региональную авиацию, – сказал Александр **Юрчик**. – Предстоит продумать, каким образом с наименьшими затратами и максимальным эффектом обеспечить качественную подготовку авиационного персонала».

Касаясь вопроса финансового обеспечения процесса, Александр **Юрчик** предупредил, что не должно быть оптимизации, снижающей качество подготовки и, как следствие, безопасность полетов. Возможно, понадобится даже увеличить финансирование по некоторым направлениям.

Замминистра заявил, что упоминание в СМИ о нехватке пилотов не соответствует действительности. «У нас ежегодно выпускаются от 750 до 800 пилотов, – отметил он. – По всем расчетам, запросам авиакомпаний, естественному выбытию и т. д. этого числа пилотов отечественной гражданской авиации вполне хватает для комплектации авиаотрасли подготовленными вторыми пилотами. Дефицит существует по вакансии первых пилотов. Командир воздушного судна – штучный специалист, который прошел долгую подготовку».

Но с точки зрения регулятора подготовкой первых пилотов должны заниматься авиакомпании. В свою очередь государство должно обеспечить условия и возможности для создания учебной базы.

Замминистра задался вопросами: отвечает ли система подготовки пилотов современным требованиям? Необходимо ли сохранить существующий механизм подготовки, который выработывался долгие годы? Надо ли модернизировать высшую и среднюю школы подготовки авиаперсонала? При этом он попросил не рубить с плеча, а вносить свои предложения ясно и аргументированно. Только такой подход позволит выстроить оптимальную схему, дополнить ее недостающими элементами и с учетом рыночных отношений обеспечить весь механизм необходимым финансированием и из бюджета, и из внебюджетных источников. Этот баланс важен, и о нем надо думать.

Еще один острый вопрос –

обеспечение учебного процесса современной лабораторно–технической базой. Это и оборудование учебных корпусов, и обеспечение образовательных учреждений тренажерной и летной техникой. Высшие и средние учебные заведения должны быть обеспечены необходимыми воздушными судами, которые отвечают современным требованиям качественной подготовки пилотов. Необходимо уяснить, до какого уровня подготовки авиаперсонала отвечает государство, а где начинается ответственность бизнес–структур.

Александр **Юрчик** обратил внимание на тревожные факты, когда готовить пилотов пытаются многие непрофильные учебные заведения транспортной отрасли. Необходимо понять: это угроза, вызов или помощь? Скорее угроза, если выпускники не имеют достаточной квалификации и подготовки. «Это становится нашей общей проблемой. Отмахиваться от этого нельзя», – считает **замминистра**.

Он проинформировал, что в ближайшее время будет рассмотрен вопрос развития региональных авиалиний на самом высоком уровне. Руководство страны уделяет ему очень большое внимание и ждет взвешенных, аргументированных предложений. Только тогда можно рассчитывать на финансирование проектов реформирования.

Подготовка авиаперсонала – очень важный аспект, определяющий состояние гражданской авиации и перспективы ее развития, убежден Александр **Нерадько**. Много дискуссий было в последнее время относительно того, в каком русле развиваться образовательному процессу в данном сегменте: оставаться государственным или становиться частным? Необходимо ли увеличить долю коммерческого обучения? Нужны ли пилоты с высшим образованием? Глава ФАВТа предложил коллегам откровенно высказаться по этим насущным вопросам.

«Очевидно, что в такой стране, как наша, региональные перевозки очень важны, – продолжил тему заместитель директора Департамента государственной политики в области гражданской авиации **Минтранса** России Дмитрий Степаненко. – Задача стоит важная – увеличить перевозки минуя столицу до 51%. В 1990 году авиаперевозки минуя Москву составляли 72%. В 2018 году объем перевозок по этой позиции не превысил 26%.

При этом суммарно в прошлом году перевезены на 30 млн пассажиров больше, чем в 1990–м.

Сегодня делается много. Есть реконструкция аэропортов, развиваются сети маршрутов. Необходим кадровый потенциал. Проблема обсуждалась на недавнем совещании под руководством зампреда Правительства РФ Максима **Акимова**, где были определены ключевые задачи в области совершенствования системы подготовки авиаспециалистов в гражданской авиации. Среди задач – утверждение профессионального стандарта «Пилот». Принятие профстандарта позволит определить требования для коммерческих и линейных пилотов. Над этой задачей в настоящее время трудится рабочая группа. Следующая задача – утверждение типовой программы профессионального обучения, рассказал представитель **Минтранса**.

«Нами разработан проект ведомственного приказа об утверждении типовых основных программ профобучения летной эксплуатации летательных аппаратов, – проинформировал он. – Программа проходит этап согласования, после чего будет утверждена и направлена на госрегистрацию».

Рассматривался на совещании и вопрос соответствия материальной базы образовательных учебных заведений ГА современным требованиям. **Минтрансу**, Минфину, Минэкономразвития, Минобрнауки и Росавиации поручено представить согласованные предложения по обеспечению финансирования мероприятий по содержанию и развитию материально–технической базы образовательных организаций, подведомственных транспортному ведомству. Было подчеркнуто, что на сегодняшний день утвержденные Минобрнауки бюджетные ассигнования не содержат расходов, которые учитывали бы особенности практической подготовки пилотов.

Ряд проблемных вопросов в сфере подготовки авиAPERсонала поднял начальник управления летной эксплуатации Росавиации Максим Костылев, который указал, что с увеличением парка воздушных судов увеличился объем перевозок. В прошлом году он составил более 116 млн человек. Из них почти 69 млн пришлось на внутренние воздушные линии. За 9 месяцев текущего года уже перевезены 99 млн пассажиров, из которых более 56 млн – в пределах России. Рост авиапарка и объемов требует дополнительного числа квалифицированных коммерческих пилотов. Если в нынешнем году потребность российских эксплуатантов в коммерческих пилотах самолетов составила 611 человек, то в 2024 году она возрастет до 852.

«В настоящее время количество таких пилотов составляет немногим более 14 тыс. человек. Если мы будем обеспечивать выпуск пилотов нашими образовательными заведениями в соответствии с установленными планами, проблем с дефицитом в этой категории не ожидается», – подчеркнул он.

Однако есть и другие проблемные моменты. В частности, армейская служба после окончания курсантами летных училищ. Образовательные организации ГА в рамках госзаказа осуществляют подготовку более 770 коммерческих пилотов. При этом проходить военную подготовку без отрыва от учебы имеют возможность только около 160 курсантов Ульяновского института ГА. Остальные нуждаются в восстановлении знаний и навыков. За чей счет? Разумеется, авиакомпаний.

«Всего по программам подготовки коммерческих пилотов в 2017 году были приняты 923 человека, в 2018–м – 1022 человека и в 2019–м – 956 учащихся, – сказал представитель Росавиации. – Курсанты проходят летную практику на выпускных воздушных судах DA–42, L–410 и вертолетах Ми–8Т, Ми–171. Авиакомпании как основные потребители услуг образовательных учреждений желают принимать на работу специалистов, эксплуатирующих воздушную технику, которая имеется в наличии. Это возможно в рамках программ дополнительного образования, то есть опять за счет эксплуатантов».

Не менее серьезна и другая проблема, о которой напомнил Максим Костылев. Подготовка пилотов – одна из самых финансовоемких в системе транспортного образования. Сегодня

образовательные организации Росавиации столкнулись с проблемой невозможности осуществлять своевременный выпуск коммерческих пилотов. Связано это прежде всего с дефицитом летно-инструкторского состава. Работа инструктора является даже более ответственной, нежели пилотов в авиакомпаниях. В то же время средняя заработная плата в авиакомпаниях составляет 350 тыс. руб., а заработок инструкторов – 60–70 тыс. руб. Как результат – отток инструкторов в коммерческий сегмент гражданской авиации. На сегодня дефицит летных инструкторов составляет 100 человек. 41 летчик-инструктор уволился в 2019 году.

«Непринятие срочных мер в этой области приведет к негативным последствиям в масштабах страны. Необходимо поднять оплату инструкторов до уровня коммерческих пилотов авиакомпаний», – убежден Максим Костылев.

<http://transportrussia.ru/item/5326-defitsita-ne-budet.html>

ТАСС; 2019.12.12; АВИАКОМПАНИИ РФ ЗА 11 МЕСЯЦЕВ УВЕЛИЧИЛИ ПЕРЕВОЗКИ ДО РЕКОРДНЫХ 119,2 МЛН ПАССАЖИРОВ

Российские авиакомпании за январь - ноябрь 2019 года нарастили перевозки по сравнению с аналогичным периодом годом ранее на 10,6%, до 119,2 млн пассажиров, следует из оперативных данных Росавиации, опубликованных на сайте агентства. За весь прошлый год российские авиакомпании перевезли 116,2 млн пассажиров.

«Всего за 11 месяцев текущего года российские авиакомпании перевезли 119,2 млн пассажиров, рост по сравнению с аналогичным периодом прошлого года составил +10,6%, пассажирооборот увеличился до 300 млрд пассажирокилометров (+13%)», - говорится в сообщении Росавиации.

В ноябре 2019 года российские авиакомпании перевезли более 8,9 млн пассажиров (рост на 4% по сравнению с ноябрем прошлого года).

«В ноябре 2019 года авиакомпания «Аэрофлот» обслужила 2,8 млн пассажиров, сохранив объем авиaperевозок на уровне ноября прошлого года. Отмечается рост показателей производственной деятельности у авиакомпаний S7 - 1,2 млн пассажиров (+47%) и «Победа» - более 871 тыс. пассажиров (+37%). Услугами авиакомпании «Уральские авиалинии» в ноябре 2019 года воспользовались более 692 тыс. пассажиров (+12%). Авиакомпания «Россия» в ноябре перевезла 612 тыс. пассажиров (- 5%)», - отмечает Росавиация.

Ранее вице-премьер **Максим Акимов** сообщал, что авиакомпании по итогам 2019 года, как ожидается, перевезут рекордные 126 млн пассажиров.

<https://tass.ru/ekonomika/7339499>

ТАСС; 2019.12.12; УЛЬЯНОВСКИЙ ГУБЕРНАТОР НАМЕРЕН ИНИЦИИРОВАТЬ СОЗДАНИЕ АВИАЦИОННОГО КЛАСТЕРА В 2020 ГОДУ

Губернатор Ульяновской области Сергей Морозов сообщил, что планирует выработать направления работы нового авиационного кластера, который объединит несколько регионов.

«Сейчас есть полное понимание, как будет выстраиваться авиастроительная отрасль, какие заказы, по каким самолетам у каждого региона, поэтому мы еще раз посмотрим, как нам правильно выстроить кооперационные связи. Конкретный срок - сочинский форум, ориентировочно это февраль», - сказал ТАСС собеседник агентства, отвечая на вопрос о сроках создания авиационного кластера.

Губернатор добавил, что в России в 2014-2015 годах создана ассоциация авиастроительных регионов. «Она достаточно активно работала, но последние года полтора-два, с учетом того, что идет перезагрузка Объединенной авиастроительной корпорации, работа этой ассоциации была приостановлена. Мы приняли решение,

начиная со следующего года, на сочинском форуме, когда там все губернаторы соберутся, проговорить о том, чтобы ее [работу] «перезагрузить», - сказал он.

По словам Морозова, важно, чтобы регионы РФ начали сотрудничество, связанное не только с подготовкой кадров, но с развитием бизнеса. «Чтобы они начали не территориально, а экстерриториально работать», - добавил он.

В инвестиционном послании на 2020 год, с которым губернатор выступил 6 декабря, отмечено, что Объединенная авиастроительная корпорация разработала проект индустриального парка «Авиастар». По оценке губернатора, авиационный кластер позволит объединить в более прочные кооперационные цепочки авиастроительные предприятия Ульяновской, Иркутской, Нижегородской областей и Татарстана.

<https://tass.ru/ekonomika/7328313>

ТАСС; 2019.12.12; СУБСИДИИ НА АВИАРЕЙСЫ В ПРИМОРЬЕ В 2020 ГОДУ ВЫРАСТУТ НА 10%

Объем субсидирования внутрикраевых авиаперевозок в Приморье вырастет на 10% до 220,5 млн рублей в 2020 году. Как сообщили в четверг ТАСС в пресс-службе администрации края, это позволит включить в маршрутную сеть еще одно отдаленное село.

Президент РФ **Владимир Путин** ранее подписал перечень поручений по вопросам повышения транспортной доступности, развития малой авиации, в том числе аэропортов Дальнего Востока. В Приморье действует программа субсидирования внутрикраевых авиабилетов, позволяющая властям регулировать проездные тарифы для населения. На эти цели в 2019 году в региональном бюджете предусмотрено 200 млн рублей.

«Согласно проекту закона о краевом бюджете на 2020 год, субсидии на компенсацию выпадающих доходов авиакомпаний на внутрикраевом рынке составят 220,5 млн рублей. Объем выделенного финансирования позволит обеспечить полеты по действующему расписанию, а также включение в действующее расписание посадку в селе Малая Кема Тернейского района. Не исключена также возможность создания нового маршрута вертолетом МИ-8Т с посадкой в селе Малая Кема», - сообщили в пресс-службе.

Также в проекте бюджета 12,8 млн рублей запланировано на поставку мобильного заправочного комплекса на посадочную площадку в поселке Светлая, реконструкцию склада горюче-смазочных материалов в Тернее и установку светосигнального оборудования на посадочных площадках в поселках Кавалерово и Терней. Как пояснил ТАСС директор краевого предприятия «Пластун-авиа», которое выполняет рейсы в самые отдаленные населенные пункты Приморья, Виталий Юшин, светосигнальная система для двух посадочных площадок уже закуплена и находится на складах предприятия.

«Весной, когда установится плюсовые температуры, ее начнут монтировать и тестировать. Подсветки взлетной полосы в этих аэропортах никогда не было. Можно сказать, что это новая веха в развитии авиасообщения в крае, так как это существенно продлевает время работы. Самолеты смогут взлетать раньше и садиться позже, что определенно скажется на активности маршрутной сети», - рассказал собеседник агентства.

Сейчас в Приморском крае действуют 14 взлетно-посадочных площадок, ежедневно в среднем выполняют по семь самолетных рейсов, в том числе в отдаленные населенные пункты: Агзу, Восток, Терней, Светлая. Слетать из Владивостока в Терней (село на северо-востоке Приморского края) можно за 2507 рублей в одну сторону, что дешевле, чем стоимость поездки на автобусе.

<https://tass.ru/ekonomika/7328833>

RNS; 2019.12.12; В РОССИИ ПОЯВЯТСЯ НОВЫЕ АВИАРЕЙСЫ МЕЖДУ РЕГИОНАМИ

Российская авиакомпания Utair в январе 2020 года запустит 14 новых прямых рейсов между регионами без пересадок в Москве, сообщили в пресс-службе компании.

«В январе 2020 года Utair значительно расширит маршрутную сеть в России. В зимнем расписании авиакомпании появятся 14 новых прямых рейсов между регионами. Полеты начнутся с января 2020 года...», - говорится в сообщении компании.

Отмечается, что появятся рейсы из Астрахани в Волгоград и Казань, из Волгограда в Краснодар, из Кургана в Сургут и Ханты-Мансийск, из Омска в Екатеринбург, Нижневартовск и Новокузнецк, из Сургута в Красноярск, из Тюмени в Казань, Нижневартовск и Омск, из Уфы в Волгоград и Нижний Новгород.

Utair также введет в зимнее расписание открытые летом маршруты - из Сочи в Астрахань, Владикавказ и Волгоград, из Сургута в Омск.

<https://rns.online/transport/V-Rossii-poyavyatsya-novie-aviareisi-mezhdu-regionami--2019-12-12/>

RNS; 2019.12.12; СК НАПРАВИЛ В СУД ДЕЛО О КРУШЕНИИ BOEING В КАЗАНИ В 2013 ГОДУ

СК России завершил расследование уголовного дела о крушении Boeing 737-500 в международном аэропорту Казани в ноябре 2013 года и передал обвинительное заключение в суд. Об этом сообщает пресс-служба СК России.

«В Главном следственном управлении Следственного комитета Российской Федерации завершено расследование уголовного дела об авиакатастрофе воздушного судна Боинг 737-500 в международном аэропорту города Казани в ноябре 2013 года», — говорится в сообщении.

Следствие установило, что к авиакатастрофе, в которой погибли 50 человек, в том числе экипаж судна, привели ошибочные действия командира воздушного судна Рустема Салихова и второго пилота Виктора Гуцула.

Салихов, выполняя рейс Москва — Казань, при посадке ввел воздушное судно в сложное пространственное положение, при этом Гуцул управление на себя не принял, что привело к нештатной ситуации и крушению самолета. Кроме того, было выявлено, что у Салихова не было достаточной квалификации.

«По данным следствия, Салихов не имел достаточных навыков пилотирования и был допущен к осуществлению пассажирских перевозок на основании фальсифицированных документов», — установили следователи.

В СК пояснили, что в документах на допуск Салихова к перевозкам Валерий Портнов, занимавший тогда должность заместителя генерального директора ОАО «Авиакомпания «Татарстан», указал недостоверные сведения.

«В свою очередь Шавкат Умаров, являясь руководителем Татарского межрегионального территориального управления воздушного транспорта Росавиации, по халатности не организовал в сентябре 2009 года проверку подлинности и достоверности представленного авиакомпанией свидетельства пилота коммерческой авиации Салихова, что позволило бы выявить факт невыдачи ему данного свидетельства. В результате Салихов, не имея базовых знаний, навыков и опыта пилота, стал осуществлять пассажирские авиаперевозки в качестве пилота воздушного судна», — пояснили в СК.

Кроме того, в ходе работы Портнов и шеф-пилот авиакомпании «Татарстан» Виктор Фомин не обеспечили должную подготовку Салихова, а вместо этого направили неподготовленного пилота на получение статуса командира воздушного судна. С 2012 года он осуществлял перевозки в качестве командира воздушного судна.

В отношении Салихова и Гуцула уголовное преследование прекращено в связи с их смертью, а Портнова и Фомина обвиняют в совершении преступления, предусмотренного

ч. 3 ст. 263 УК РФ (нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц), Умарову – по ч. 3 ст. 293 УК РФ (халатность, повлекшая по неосторожности смерть двух или более лиц).

<https://rns.online/transport/SK-napravil-v-sud-delo-o-krushenii-Boeing-v-Kazani-v-2013-godu-2019-12-12/>

[Вернуться в оглавление](#)