



## Ежедневный мониторинг СМИ

13 ЯНВАРЯ 2020

ИНТЕРФАКС; 2020.10.01; РЕГУЛЯРНЫЕ Ж/Д ПЕРЕВОЗКИ ТОВАРОВ ЧЕРЕЗ КРЫМСКИЙ МОСТ НАЧНУТСЯ 1 ИЮЛЯ - ПУТИН .....	4
РИА НОВОСТИ; 2020.10.01; МЕДВЕДЕВУ ДОЛОЖИЛИ ОБ УРОВНЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ НА БЛИЖНЕМ ВОСТОКЕ.....	4
ТАСС; 2020.10.01; КАБМИН ГОТОВ ПРИНЯТЬ МЕРЫ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ РОССИЯН НА БЛИЖНЕМ ВОСТОКЕ .....	4
ТАСС; 2020.10.01; МИНТРАНС ВЫСТУПИЛ ЗА УСИЛЕНИЕ МЕР БЕЗОПАСНОСТИ АВТОБУСНЫХ ПассаЖИрских ПЕРЕВОЗОК.....	5
КОММЕРСАНТЪ; ОЛЕГ САПОЖКОВ; 2020.13.01; НАЦПРОЕКТЫ ДЕНЕГ НЕ БЕРУТ; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА ОЦЕНИЛА ОФОРМЛЕНИЕ И ИСПОЛНЕНИЕ ПРОЕКТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРАВИТЕЛЬСТВА.....	6
ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК АННА ЧЕРВОННАЯ; 2020.13.01; БИЗНЕС ПРОСИТ ИСКЛЮЧИТЬ КОНЦЕССИИ ИЗ-ПОД ДЕЙСТВИЯ ЗАКОНОПРОЕКТА О ЗАЩИТЕ ИНВЕСТИТОРОВ; ИНАЧЕ ИНВЕСТИЦИИ МОГУТ ДАЖЕ СОКРАТИТЬСЯ8 ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА МЕРЕМИНСКАЯ; 2020.13.01; ЗАГРЯЗНЕНИЕ ВОДЫ, ВОЗДУХА И ЗЕМЛИ В РОССИИ ЗАМЕДЛЯЕТ РОСТ ЭКОНОМИКИ; НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ МОГУТ ДАЖЕ УХУДШИТЬ СИТУАЦИЮ, ПРЕДУПРЕЖДАЕТ СЧЕТНАЯ ПАЛАТА .....	8
ТАСС; 2020.13.01; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА: РОСТ ГРУЗОПОТОКА ПО СМП ДО 80 МЛН ТОНН МОЖЕТ НЕ БЫТЬ ДОСТИГНУТ К 2024 ГОДУ .....	10
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.12.01; ВЫПРЯМЛЕНИЕ ПРОСТРАНСТВА; ПОЧЕМУ НЕ ВСЕ РЕГИОНЫ СМОГУТ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ ДОРОГИ .....	10
РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2020.13.01; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА НАЗВАЛА НЕДОСТОВЕРНЫМИ ДАННЫЕ О КАЧЕСТВЕ ДОРОГ В РОССИИ .....	11
ТАСС; 2020.13.01; МИНТРАНС ПРОРАБАТЫВАЕТ ПРОДАЖУ ЛЬГОТНЫХ БИЛЕТОВ ОНЛАЙН ЧЕРЕЗ ЕДИНУЮ СИСТЕМУ СОЦОБЕСПЕЧЕНИЯ .....	12
ПРАЙМ; 2020.10.01; ГТЛК В 2020-2024 ГГ ПРОФИНАНСИРУЕТ ПОСТАВКУ ЦИФРОВОГО ОБОРУДОВАНИЯ НА 10,3 МЛРД РУБ.....	13
ИНТЕРФАКС; 2020.10.01; РОСАВТОДОР ПЛАНИРУЕТ ПОСТРОИТЬ ОТДЕЛЬНУЮ АВТОДОРОГУ К ГРУЗОВОМУ ТЕРМИНАЛУ В ПОГРАНИЧНОМ С КНР ЗАБАЙКАЛЬСКЕ .....	13
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИСЛАВ КУЛИКОВ; 2020.12.01; СУДИМЫЙ - ЗА РУЛЬ НЕ САДИСЬ; ОТБЫВШИМ СРОК ЗА ТЯЖКОЕ ПРЕСТУПЛЕНИЕ МОГУТ ЗАПРЕТИТЬ РАБОТАТЬ ТАКСИСТАМИ.....	14
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ГРИЩЕНКО НИКОЛАЙ; 2020.11.01; В РОССИИ ЗАФИКСИРОВАНО СВЫШЕ 100 МЛН НАРУШЕНИЙ ПДД .....	15
РОССИЯ 1 # ВЕСТИ-МОСКВА. НЕДЕЛЯ В ГОРОДЕ, 12.01.2020 08:12; ЗАПРЕТ НА ПАРКОВКУ КОММЕРЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА ВО ДВОРАХ.....	15
AUTONEWS.RU; 2020.10.01; В МИНТРАНСЕ ОБЪЯСНИЛИ, КОГО НАКАЖУТ ЗА ПАРКОВКУ ВО ДВОРАХ.....	17
РАДИО КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; ВЛАДИСЛАВ ГОНЧАРОВ; 2020.10.01; ШКУМАТОВ: В ПДД НЕТ КАРДИНАЛЬНЫХ ИЗМЕНЕНИЙ О ЗАПРЕТЕ ПАРКОВКИ ГРУЗОВИКОВ И ТАКСИ ВО ДВОРАХ .....	17
РИА НОВОСТИ; 2020.10.01; В РОССИИ ВСТУПИЛИ В СИЛУ НОВЫЕ ПРАВИЛА ПЕРЕВОЗКИ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ.....	18
ТАСС; 2020.10.01; В ПЕТЕРБУРГЕ С 18 ЯНВАРЯ ПОДОРОЖАЕТ ПРОЕЗД НА ЗАПАДНОМ СКОРОСТНОМ ДИАМЕТРЕ .....	18

ТАСС; 2020.12.01; Ж/Д ОПЕРАТОРЫ РФ СЧИТАЮТ ДИСКРИМИНАЦИЕЙ ОГРАНИЧЕНИЯ НА ПЕРЕВОЗКИ СО СТОРОНЫ КАЗАХСТАНА.....	19
КОММЕРСАНТЪ; ЮЛИЯ СТЕПАНОВА; 2020.13.01; КВАНТЫ СТАВЯТ НА РЕЛЬСЫ; В ОАО РЖД ОЦЕНИЛИ СОЗДАНИЕ НОВОЙ СЕТИ ПЕРЕДАЧИ ДАННЫХ.....	19
ИНТЕРФАКС; 2020.10.01; Ж/Д ПОДХОДЫ К КРЫМСКОМУ МОСТУ С ПОЛУОСТРОВА ПЛАНИРУЕТСЯ ЭЛЕКТРИФИЦИРОВАТЬ К 2021Г.....	20
ИНТЕРФАКС; 2020.10.01; РЖД ОГРАНИЧИЛИ ОТПРАВКУ УГЛЯ В ПОСЬЕТ И ВАНИНО "В СВЯЗИ С НЕОБЕСПЕЧЕНИЕМ ВЫГРУЗКИ".....	21
ИНТЕРФАКС; 2020.10.01; РЖД В ДОЛГОСРОЧНОЙ ПЕРСПЕКТИВЕ ДОПУСКАЮТ РОСТ ПЕРЕВОЗОК АЛЮМИНИЯ ЧЕРЕЗ ПОРТ САНКТ- ПЕТЕРБУРГ.....	21
ТАСС; 2020.10.01; ЧИСЛО НЕСЧАСТНЫХ СЛУЧАЕВ НА МЖД В 2019 ГОДУ СНИЗИЛОСЬ БОЛЕЕ ЧЕМ НА 10%.....	22
ИНТЕРФАКС; 2020.10.01; РЕШЕНИЕ О ПЕРЕДАЧЕ СЕВАСТОПОЛЬСКОГО МОРПОРТА В ФЕДЕРАЛЬНУЮ СОБСТВЕННОСТЬ ОТМЕНЕНО - ВРИО ГУБЕРНАТОРА.....	22
ИНТЕРФАКС; 2020.10.01; ПРОКУРАТУРА И ФАС ПРОВЕРЯЮТ ГЛАВНЫЙ ПОРТ САХАЛИНА, БЛОКИРУЮЩИЙ РАБОТУ МЕСТНЫХ КОМПАНИЙ.....	23
ПРАЙМ; 2020.10.01; ЛЬГОТЫ ДЛЯ ИНОСТРАННЫХ СПГ-ТАНКЕРОВ СНИЗЯТ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ - МАНТУРОВ.....	25
ТАСС; 2020.10.01; МАНТУРОВ НЕ ИСКЛЮЧАЕТ РАСШИРЕНИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА РФ С МИРОВЫМИ ЦЕНТРАМИ СУДОСТРОЕНИЯ.....	26
ИНТЕРФАКС; 2020.10.01; СТРУКТУРА РУСАЛА ДО 2025Г ПЕРЕВАЛИТ ЧЕРЕЗ ПОРТ ВАНИНО ГЛИНОЗЕМ НА 4,5 МЛРД РУБ.....	26
КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.13.01; AIRBRIDGE ЗАШАТАЛСЯ; ИЗ КРУПНЕЙШЕЙ ГРУЗОВОЙ АВИАКОМПАНИИ РОССИИ УХОДЯТ ПИЛОТЫ.....	26
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.13.01; «ШЕРЕМЕТЬЕВО» СТАЛО ВОСЬМЫМ ПО ВЕЛИЧИНЕ АЭРОПОРТОМ ЕВРОПЫ; ЗА ГОД ОН ПОДНЯЛСЯ НА ДВЕ СТУПЕНИ, ОБОГНАВ АЭРОПОРТ МЮНХЕНА И ЛОНДОНСКИЙ «ГАТВИК».....	28
ТАСС; 2020.12.01; СК УСТАНОВИЛ ПРИЧИНУ АВАРИИ SSJ-100 В ШЕРЕМЕТЬЕВО.....	28
РИА НОВОСТИ; 2020.12.01; ЭКСПЕРТЫ РАСКРЫЛИ ПРАВДУ О КИСЛОРОДНЫХ МАСКАХ В САМОЛЕТЕ.....	29
ТАСС; 2020.10.01; IATA ПОДТВЕРДИЛА «АЭРОФЛОТУ» ПОВЫШЕНИЕ УРОВНЯ ДИСТРИБУЦИИ АВИАПЕРЕВОЗОК.....	29
ПРАЙМ; 2020.10.01; ВЗГЛЯД ИЗНУТРИ: ЭКОЛОГИЧЕСКИ БЕЗОПАСНОГО АВИАТОПЛИВА ЕЩЕ ДОЛГО ПРИДЕТСЯ ЖДАТЬ.....	30
ИНТЕРФАКС; 2020.10.01; АВИАЦИОННЫЕ ВЛАСТИ АРМЕНИИ ОПРОВЕРГАЮТ СООБЩЕНИЯ О ПЛАНАХ ОТКРЫТЬ РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ ЕРЕВАН- СИМФЕРОПОЛЬ.....	31
ТАСС; 2020.10.01; МИНТРАНС ПРОСИТ МИД РАССМОТРЕТЬ ВОЗМОЖНОСТЬ НАЧАТЬ ПЕРЕЛЕТЫ МЕЖДУ КРЫМОМ И АРМЕНИЕЙ.....	32
RNS; 2020.10.01; В СОВФЕДЕ ОЦЕНИЛИ СКОРЫЙ ЗАПУСК РЕЙСА СИМФЕРОПОЛЬ — ЕРЕВАН.....	32
RNS; 2020.10.01; В РОСАВИАЦИИ ПОДТВЕРДИЛИ ВЫДАЧУ ДОПУСКА НА РЕЙС МЕЖДУ КРЫМОМ И АРМЕНИЕЙ.....	32
ИНТЕРФАКС; 2020.10.01; РФ ДОГОВОРИЛАСЬ С ТУРЦИЕЙ О ВТОРОМ ПЕРЕВОЗЧИКЕ НОВОСИБИРСК-АНТАЛЯ В ОБМЕН НА ПОЛЕТЫ НАД СИБИРЬЮ.....	33
РИА НОВОСТИ; 2020.10.01; АЭРОПОРТ "СИМФЕРОПОЛЬ" ГОТОВ К ВОЗОБНОВЛЕНИЮ МЕЖДУНАРОДНЫХ РЕЙСОВ.....	33
ТАСС; 2020.10.01; ЛЬГОТНЫЕ АВИАБИЛЕТЫ СТАЛИ ДОСТУПНЫ ДЛЯ ЖИТЕЛЕЙ СЕВЕРА ХАБАРОВСКОГО КРАЯ.....	34

---

RNS; 2020.10.01; «АЭРОФЛОТ» ПОЛУЧИЛ СЕРТИФИКАТ НОВОГО УРОВНЯ ПО СТАНДАРТУ ПРОДАЖИ БИЛЕТОВ НДС.....	34
ИНТЕРФАКС; 2020.10.01; АЭРОПОРТЫ МОСКВЫ В ПЕРВУЮ ДЕКАДУ ЯНВАРЯ ОБСЛУЖИЛИ НА 15% БОЛЬШЕ ПАССАЖИРОВ, ЧЕМ ГОД НАЗАД .....	35
ИНТЕРФАКС; 2020.10.01; ПЕРВЫЙ ЛЕТНЫЙ ОБРАЗЕЦ ИЛ-96-400М ПЕРЕДАН В ЦЕХ ОКОНЧАТЕЛЬНОЙ СБОРКИ .....	35
ИНТЕРФАКС; 2020.10.01; ИРАЭРО ТРЕБУЕТ ОТ ГСС ВОЗМЕСТИТЬ 1,9 МЛРД РУБ. УБЫТКОВ В СВЯЗИ С ЭКСПЛУАТАЦИЕЙ SSJ-100 - ИСТОЧНИК .....	35
ИНТЕРФАКС; 2020.10.01; СУД ПО ДЕЛУ О КРУШЕНИИ "БОИНГА" ПОД КАЗАНЬЮ В 2013Г И ГИБЕЛИ 50 ЧЕЛОВЕК НАЧНЕТСЯ 24 ЯНВАРЯ .....	36

**ИНТЕРФАКС; 2020.10.01; РЕГУЛЯРНЫЕ Ж/Д ПЕРЕВОЗКИ ТОВАРОВ ЧЕРЕЗ КРЫМСКИЙ МОСТ НАЧНУТСЯ 1 ИЮЛЯ - ПУТИН**

Регулярное грузовое железнодорожное сообщение через Крымский мост будет осуществляться с 1 июля наступившего года, заявил президент РФ Владимир Путин.

"Открытие регулярного железнодорожного сообщения должно позитивно сказаться на снабжении крымского рынка, его насыщении качественными и доступными товарами. Особенно рассчитываю на этот эффект после открытия регулярного железнодорожного грузового сообщения. С 1 июля в регулярном режиме будут осуществлять железнодорожные перевозки товаров", - сказал Путин на совещании по вопросам социально-экономического развития Крыма и Севастополя.

Он отметил, что жители Крыма часто говорят о необходимости нормализации цен на товары первой необходимости, в числе которых продукты питания, топливо и строительные материалы.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7494491>

<https://ria.ru/20200110/1563260430.html>

<https://rns.online/transport/Putin-podtverdil-srok-zapuska-gruzovogo-soobscheniya-po-Krimskom-mostu-2020-01-10/>

**РИА НОВОСТИ; 2020.10.01; МЕДВЕДЕВУ ДОЛОЖИЛИ ОБ УРОВНЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ НА БЛИЖНЕМ ВОСТОКЕ**

Премьер-министру РФ Дмитрию **Медведеву** доложили итоги оценки безопасности полетов и туризма в ближневосточном регионе, все меры принимаются, сообщил РИА Новости его пресс-секретарь Олег Осипов.

«По поручению Дмитрия **Медведева** проведена оценка безопасности полетов и туризма в ближневосточном регионе. Соответствующие доклады поступили главе правительства РФ», - сказал он.

Осипов добавил, что профильные ведомства, в том числе МИД, **Минтранс**, Росавиация и Ростуризм принимают необходимые меры по обеспечению безопасности полетов и пребывания россиян в странах региона.

<https://ria.ru/20200110/1563269016.html>

**ТАСС; 2020.10.01; КАБМИН ГОТОВ ПРИНЯТЬ МЕРЫ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ РОССИЯН НА БЛИЖНЕМ ВОСТОКЕ**

Кабмин РФ готов быстро предпринять все необходимые меры вплоть до эвакуации россиян для обеспечения их безопасности на Ближнем Востоке. Об этом заявил пресс-секретарь премьер-министра РФ Олег Осипов.

«В случае обострения ситуации правительство РФ готово принять меры, которые позволят при необходимости в кратчайшие сроки осуществить все неотложные материально-технические и финансовые мероприятия для обеспечения безопасности российских граждан, включая их эвакуацию», - заверил он.

Осипов подчеркнул, что «на сегодняшний день профильные министерства и ведомства, в том числе МИД, **Минтранс**, Росавиация, Ростуризм и другие, принимают все необходимые меры по обеспечению безопасности полетов и пребывания российских граждан в странах региона».

Пресс-секретарь напомнил, что «по поручению премьер-министра Дмитрия **Медведева** проведена оценка безопасности полетов и туризма в ближневосточном регионе». «Соответствующие доклады поступили главе правительства РФ», - констатировал он.

8 января **Медведев** поручил ряду ведомств и спецслужб в части компетенций правительства провести анализ угроз для безопасности россиян на Ближнем Востоке. Он потребовал оценить угрозы безопасности российских граждан, находящихся в ближневосточном регионе и в Персидском заливе, с учетом различных сценариев

развития ситуации и представить предложения по мерам, относящимся к компетенции правительства Российской Федерации, направленным на обеспечение безопасности российских граждан. Также до 10 января надлежало оценить состояние безопасности полетов и туризма в целом в ближневосточном регионе с учетом произошедших там последних событий.

Горячая линия

Осипов заявил, что профильные ведомства продолжают мониторинг событий на Ближнем Востоке, которые могут повлиять на деятельность гражданской авиации и безопасность российских граждан в этом регионе.

«Соответствующие министерства и ведомства продолжают мониторинг происходящих событий, анализируются события, влияющие на деятельность гражданской авиации и безопасность российских граждан», - сказал он.

По словам Осипова, «налажено регулярное информирование граждан Российской Федерации, находящихся в регионе либо планирующих зарубежные поездки, о рисках, с которыми они могут столкнуться».

«В частности, Ростуризм совместно с ассоциацией «Турпомощь» организовал работу «горячей линии» для граждан, находящихся в туристических поездках в регионе», - добавил представитель премьер-министра.

<https://tass.ru/politika/7496547>

## **ТАСС; 2020.10.01; МИНТРАНС ВЫСТУПИЛ ЗА УСИЛЕНИЕ МЕР БЕЗОПАСНОСТИ АВТОБУСНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК**

**Минтранс** РФ считает необходимым усилить меры безопасности автобусных пассажирских перевозок, уже подготовлены соответствующие законопроекты. Об этом сообщили в пресс-службе министерства, комментируя ДТП с участием автобуса в Пермском крае.

Авария с участием автобуса и шести автомобилей произошла в пятницу днем на 472 километре автодороги М-7 «Волга» в районе города Краснокамска Пермского края. По информации МЧС, в автобусе находились 37 человек, среди которых 35 детей в возрасте от 10 до 11 лет. 12 человек пострадали, шесть из них - дети.

«У **Минтранса** России вызывают серьезную озабоченность случаи дорожно-транспортных происшествий с участием автобусов, выполняющих перевозки пассажиров, в первую очередь, перевозки детей. Анализ причин таких ДТП подтверждает необходимость принятия комплекса дополнительных мер, направленных на повышение безопасности перевозок пассажиров автобусами», - отметили в пресс-службе министерства.

В **Минтрансе** назвали в связи с этим ряд дополнительных мер. Во-первых, систематизация и повышение эффективности использования бортовых устройств, устанавливаемых на автобусы. Во-вторых, принятие решения по обеспечению профессиональной подготовки водителей автобусов, в том числе, разработка и утверждение соответствующего профессионального стандарта. В-третьих, активное внедрение телемедицинских технологий при проведении предрейсового и послерейсового медицинского контроля водителей. В-четвертых, допуск к движению по автомобильным дорогам только автобусов, находящихся в технически исправном состоянии. В-пятых, обеспечение соразмерности вида и размера административного наказания тяжести совершенного правонарушения при перевозках пассажиров автобусами.

«**Минтранс**ом России подготовлены проекты федеральных законов, предусматривающие усиление административной ответственности за систематическое нарушение отдельных норм ПДД для водителей, осуществляющих перевозку пассажиров автобусами и введение дисквалификации должностных лиц и конфискации транспортных средств за незаконную деятельность в сфере перевозок пассажиров автобусами», - уточнили в министерстве.

В министерстве также отметили, что комплекс мер планируется рассмотреть на заседании коллегии **Минтранса** РФ в феврале. Ранее вице-премьер **Максим Акимов** сообщал, что правительственная комиссия по безопасности дорожного движения обсудит вопрос регулирования автобусных перевозок в начале 2020 года.

Рост ДТП с участием автобусов

За январь - октябрь 2019 года число аварий с участием автобусов в России выросло на 12% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, сообщила газета «Известия» со ссылкой на данные официальной статистики ГИБДД. За этот период зарегистрировано почти 5,6 тыс. ДТП с участием автобусов, из них 4,99 тыс. аварий произошло по вине водителей. В результате происшествий погибли 263 человека, более 8,2 тыс. пострадали.

В августе этого года Росстандарт начал массово проверять системы безопасности автобусов категорий М2 и М3 в связи с ростом ДТП с участием автобусов. По итогам проверки были обнаружены недостатки в системах безопасности некоторых автобусов, используемых в России.

<https://tass.ru/obschestvo/7500449>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20200111/1563280642.html>

## **КОММЕРСАНТЬ; ОЛЕГ САПОЖКОВ; 2020.13.01; НАЦПРОЕКТЫ ДЕНЕГ НЕ БЕРУТ; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА ОЦЕНИЛА ОФОРМЛЕНИЕ И ИСПОЛНЕНИЕ ПРОЕКТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРАВИТЕЛЬСТВА**

Счетная палата (СП) подвела промежуточные итоги исполнения восьми **нацпроектов** в области экологии, дорожного и инфраструктурного строительства, культуры, науки, образования, производительности труда и развития малого бизнеса. “Ъ” ознакомился с отчетами аудиторов — практически все они указывают на необходимость более четкой отстройки «проектных вертикалей» и более жесткой увязки целей и показателей федеральных проектов с целями «майского указа» президента. Особое беспокойство аудиторов вызывает «Экология», на 1 ноября профинансированная лишь на четверть; лучше всего, по крайней мере, на бумаге, дела в России обстоят с «Культурой».

В ряде случаев Счетная палата отмечает и проблемы с соответствием инструментов целям **нацпроектов** — так, в заключении аудиторов о **нацпроекте** по МСП отмечено: «предлагаемые... мероприятия» уже входили в госпрограмму «Экономическое развитие и инновационная экономика» и приоритетный проект «Малый бизнес» и «не оказали существенного влияния на рост численности занятых в сфере МСП» (а сама эта численность на 10 августа 2019 года оказалась на 450 тыс. человек ниже стартового показателя **нацпроекта** в 19,2 млн человек на июль 2018 года). Отчет СП приводит и примеры несовершенства управления **нацпроектом**: так, опаздывающая статистика «не позволяет своевременно принимать необходимые управленческие решения», нет и «методики отраслевой оценки влияния реализации мероприятий федеральных проектов на численность занятых в МСП и вклад сектора МСП в ВВП». При этом бюджетные ассигнования на НП на 1 ноября 2019 года исполнены на 62,6% (37,9 млрд руб.).

Те же претензии в той или иной комбинации характерны и для прочих **нацпроектов**. Так, паспорт экологического не отражает его «вклад в достижение национальных целей развития».

Базовые значения федерального проекта (ФП) «Чистая вода» (как и проектов по сохранению биоразнообразия и оздоровлению Волги) не являются обоснованными, что «влияет на объективность» оценки и ФП, и всего **нацпроекта**. Больше всего претензий аудиторов предсказуемо вызвал «мусорный» проект — «меры, направленные на создание мощностей по обработке и утилизации отходов» для повышения доли утилизации до 36% к 2024 году, «в отдельных субъектах РФ недостаточны». «В 7 из 10 субъектов РФ, остаточная емкость полигонов которых будет исчерпана в ближайшее время, критичная ситуация с местами захоронения отходов не изменится», отмечают в СП, а «цели ФП «Чистый воздух» могут быть не достигнуты даже при выполнении его целевых показателей». Финансовое исполнение «Экологии» на 1 ноября составляло лишь 27,1% от плана (15,4 млрд руб. из 56,9 млрд руб.), лимиты бюджетных обязательств по федеральному проекту «Чистый воздух» в сумме 10,9 млрд руб. (80% плана) были и вовсе заблокированы из-за отсутствия необходимых нормативных документов.

Низкое кассовое исполнение зафиксировано и по **нацпроекту** «Повышение производительности труда» — на 1 ноября 2019 года оно составило 48,5% плана, или 3,5

млрд руб. Причины — несвоевременное утверждение правил и заключение соглашений о субсидиях юрлицам, позднее распределение трансфертов субъектам РФ и «заключение Минэкономики контрактов по итогам конкурсных процедур только в июле 2019 года с их последующим расторжением». В результате «из 11 результатов федеральных проектов, которые необходимо достичь к 1 октября 2019 года, достигнуто шесть», констатируют аудиторы. Впрочем, к НП по производительности они предъявили не только формальные, но и концептуальные претензии. Среди них — наличие возможности манипулирования показателями (так, по результатам выборочного анализа установлено, что 50 предприятий—участников НП (7,3 %) пользуются иными мерами господдержки, включая средства Минпромторга и Корпорации МСП, но их результаты учитываются как результаты **нацпроекта**). «Большая часть» показателей **нацпроекта** и федеральных проектов в его составе не позволяет оценить эффект от мероприятий — так, «показатель «Количество измененных нормативных правовых и иных актов» не характеризует улучшение регуляторной среды, ограничиваясь формальным признаком наличия любых изменений».

Отсутствие нормативной базы стало основной претензией и при оценке исполнения дорожного **нацпроекта**: «на федеральном уровне не создана эффективная нормативная база — реестр современных технологий и материалов не утвержден», не оптимизировано и использование контрактов жизненного цикла. Впрочем, выделение средств на дороги, летом 2019 года отстававшее от графика, на 8 ноября составило уже 77,6% от плана (86,3 млрд руб.). У более дорогого инфраструктурного НП («**Комплексный план** развития магистральной инфраструктуры») ситуация была хуже: на 1 ноября 2019 года его кассовое исполнение составило 57,3%, или 216,9 млрд руб. В остальном к нему предъявлены те же претензии: «нормативно-методическая база для скоординированного развития магистральной транспортной сети в полном объеме не разработана, сроки проведения и завершения работ на отдельных объектах не согласованы».

Меньше всего нареканий вызвало исполнение НП «Культура» — по данным на ноябрь его финансы были истрачены на 73% (10,2 млрд руб.), часть показателей достигнута, а «критические отклонения» от плана отсутствовали. В «Образовании» кассовое исполнение чуть отставало (68,3%, или 73,8 млрд руб.), но большинство проектов реализовывалось в графике. В «Науке» при сопоставимом уровне финансирования (73,2% на 1 ноября, 26,6 млрд руб.) аудиторы указали на необходимость уточнения целевых показателей — например, они не учитывают внедрения инноваций или «являются количественными и не отражают качественные изменения сферы науки и технологий». Также беспокойство СП вызывает то, что исполнение **нацпроекта** «напрямую зависит от внебюджетных средств» (к 2024 году их доля должна превысить 50%), «привлечение которых не гарантировано», а «механизмы не проработаны». Озадачило аудиторов и то, что участие регионов в **нацпроекте** не предусмотрено, «несмотря на то что предложения по участию поступили от 53 субъектов РФ».

Отдельно в СП отмечают существенные провалы финансирования отдельных направлений реализации **нацпроектов**, что может угрожать в будущем торможением уже опирающихся на их результаты инициатив. Так, отчет по исполнению **нацпроекта** по развитию МСП констатирует, что, например, программа субсидирования банкам части ставки по кредитам МСП (наиболее ресурсоемкая часть проекта) исполнена лишь на 5,8% от плана (Минэкономики, причем, уже внесло в нее поправки, нацеленные на расширение такого кредитования, см. “Ъ” от 11 января). Аналогичную ситуацию СП отмечает и в **нацпроекте** «Образование», где вообще не исполнялись бюджетные расходы по федеральному проекту «Новые возможности для каждого» — его смысл заключается в создании условий для непрерывного обновления гражданами профессиональных знаний и приобретения новых профессиональных навыков.

<https://www.kommersant.ru/doc/4219113>

**ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК АННА ЧЕРВОННАЯ; 2020.13.01; БИЗНЕС ПРОСИТ ИСКЛЮЧИТЬ КОНЦЕССИИ ИЗ-ПОД ДЕЙСТВИЯ ЗАКОНОПРОЕКТА О ЗАЩИТЕ ИНВЕСТОРОВ; ИНАЧЕ ИНВЕСТИЦИИ МОГУТ ДАЖЕ СОКРАТИТЬСЯ**

Президент РСПП Александр Шохин направил замечания к правительственному законопроекту о защите инвестиций председателю комитета Госдумы по экономической политике Сергею Жигареву. «Ведомости» ознакомились с копией документа, ее подлинность подтвердил представитель РСПП. Еще в ноябре Шохин предлагал упростить проект, чтобы он «был понятен бизнесу и не требовал принятия множества подзаконных актов». Сейчас документ готовится ко второму чтению в Госдуме.

Законопроект, призванный закрепить условия для инвесторов, Минфин разрабатывал больше года. Но после внесения документа в Госдуму многие инвесторы («Автобан», Сбербанк, Газпромбанк и др.) выступили против одного из его пунктов. По их мнению, новые правила не должны распространяться на концессии и государственно-частное партнерство (ГЧП), иначе многие инфраструктурные проекты не смогут быть запущены, а уже запущенные останутся. Против этой нормы выступил в письме и Шохин. **Замминистра** финансов Андрей Иванов объяснял ее появление тем, что государство должно создать условия для инвесторов, но не гарантировать им выручку, и говорил, что закон будет распространен на новые проекты после двухлетнего переходного периода.

Среди других предложений РСПП – упростить условия подписания соглашений о защите инвестиций, по которым бизнес может получить значительные преференции: в частности, снизить сумму собственных инвестиций в проект с 10 млрд до 3 млрд руб. и учитывать в их составе заемные средства, в том числе акционерные займы. «Если не разрешить использовать акционерные займы в качестве собственных средств, удар по инвестиционной деятельности может быть серьезным», – беспокоится менеджер крупного инвестора в промышленность и инфраструктуру. Акционерные займы компания возвращает с процентами, как и обычный кредит, возврат дивидендами не так надежен, объясняет он.

РСПП предлагает также ограничить проверку проектов Минфином во время аудита (министерство хочет проверять проекты, которые претендуют минимум на 1 млрд руб. господдержки) оценкой эффективности участия государства в инициированных им проектах. Критерии эффективности не раскрыты, а их описание в законопроекте не позволяет оценить значение аудита для рынка инвестпроектов, указывает руководитель практики ГЧП «Шварц и партнеры» Данил Подшивалов: размытость положений затормозит новые проекты.

Поправок и предложений много, исключать ли концессии и ГЧП из-под действия законопроекта – основной вопрос, сказал «Ведомостям» Жигарев, он будет обсуждаться на парламентских слушаниях 20 января, после будет определена позиция депутатов. Законодательство о ГЧП и концессиях относится к регулированию инвестиционной деятельности, поэтому исключать их из-под действия законопроекта по-прежнему не планируется, говорит человек, близкий к участнику рабочих групп по доработке законопроекта. А вот требования к бюджету проектов, которые могут претендовать на подписание соглашения (сейчас – 50 млрд руб.), по его словам, будут исключены. Действие законопроекта, как и предлагает РСПП, планируется распространить на проекты, запущенные после указа президента от 7 мая 2018 г. Уже согласовано снижение суммы собственных инвестиций для аграрных проектов до 500 млн руб., а для промышленных и цифровых – до 1,5 млрд, говорил ранее Иванов.

Представитель Минфина отказался от комментариев.

Главный запрос рынка – учесть специфику и практику в сфере ГЧП, считает старший юрист Herbert Smith Freehills Яна Иванова. Но нужно распространить на концессии правило, что любые сомнения при толковании законодательства всегда должны решаться в пользу концессионеров, предлагает она.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2020/01/12/820391-biznes-isklyuchit-kontsessii>

## **ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА МЕРЕМИНСКАЯ; 2020.13.01; ЗАГРЯЗНЕНИЕ ВОДЫ, ВОЗДУХА И ЗЕМЛИ В РОССИИ ЗАМЕДЛЯЕТ РОСТ ЭКОНОМИКИ; НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ МОГУТ ДАЖЕ УХУДИТЬ СИТУАЦИЮ, ПРЕДУПРЕЖДАЕТ СЧЕТНАЯ ПАЛАТА**

Загрязненным воздухом дышат 56 млн жителей России в 143 городах, почти все реки отравлены неочищенными сточными водами, ежегодно страна теряет около 300 000 га леса (70% из-за пожаров), и даже коммунальный мусор уже через шесть лет нигде будет размещать. Об этом пишет Счетная палата в отчете о **нацпроекте** «Экология», с которым ознакомились «Ведомости»; его содержание подтвердил представитель госаудитора. Потепление в России происходит в 2,5 раза быстрее глобального, площадь морского льда Арктики уменьшается, все чаще случаются засухи и потопа. Без решения экологических проблем не выполнить стоящие перед правительством и губернаторами задачи, особенно по увеличению ожидаемой продолжительности жизни и росту численности населения, отмечает Счетная палата.

Уже сегодня грунты в зоне мерзлоты способны выдерживать нагрузку на 17% меньше, чем в 1970-е, а в отдельных регионах – на 45%, говорится в отчете. Это грозит опасной деформацией железных и автомобильных дорог и трубопроводов. Ущерб от климатических явлений до 2030 г. может составлять 2–3% ВВП в год, а на отдельных территориях – 5–6% ВРП, предупредила Счетная палата. Экспортно-сырьевой уклон промышленности означает непрерывное образование и накопление отходов – именно при добыче полезных ископаемых образуется 86,8% всех отходов (данные на 2016 г.). Если экономика будет развиваться по тому же сценарию, негативное воздействие на окружающую среду усилится, передал через представителя аудитор Счетной палаты Михаил Мень, а **нацпроект** «Экология» (стоимостью свыше 4 трлн до 2024 г., в том числе 3,2 трлн руб. внебюджетные источники. – «Ведомости») затрагивает не все вопросы, которые нужно решить для преодоления экологических проблем. Технологии и мощности устарели и обновляются медленно, поэтому высок вред окружающей среде, констатирует директор института экологии Высшей школы экономики Борис Моргунов.

Выполнение национальных проектов может негативно сказаться на окружающей среде, опасается Счетная палата. Например, проект «Жилье и городская среда» и **Комплексный план** развития магистральной инфраструктуры предусматривают активное строительство – отходы без планов их переработки могут переполнить полигоны в районе крупных городов.

О влиянии экологии на экономику в декабре писала Организация экономического сотрудничества и развития. Ее эксперты впервые изучили, как на экономическом росте сказывается загрязненный воздух: через рост смертности и падение работоспособности людей. Россия оказалась лидером по ущербу экономике: потери в 2015 г. аналитики оценили в \$447,6 млрд, или в 12,5% ВВП. В абсолютном выражении на 1-м месте оказался Китай с \$1,6 трлн потерь (8,4% ВВП). А экономисты МВФ, изучив данные 174 стран с 1960 по 2014 г., выяснили, что отклонение температуры от исторической нормы на 0,01 °C снижает долгосрочный рост доходов на 0,05 п. п. в год. Постоянное повышение глобальной температуры на 0,04 °C в год приведет к сокращению мирового ВВП на душу населения к 2100 г. более чем на 7%, если экологическая политика не изменится. При соблюдении Парижского соглашения по климату, ограничивающего повышение температуры 0,01 °C в год, потери уменьшатся примерно до 1%.

Влияние экологии на экономический рост в последнее время привлекает очень большое внимание, констатирует ректор Российской экономической школы Рубен Ениколопов (передал через представителя). Уже накопилось множество исследований, которые показывают, что загрязнение окружающей среды негативно отражается на производительности труда, а в 2018 г. Нобелевскую премию по экономике получил Вильям Нордхауз за развитие модели влияния климатических изменений на экономический рост, указывает он.

Тема экологии выходит на первое место в мире среди экономических вопросов, подтверждает директор аналитического департамента «Локо-инвеста» Кирилл Трemasов, шум, поднятый экологической активисткой Гретой Тунберг в прошлом году, очень

символическим. Влияние экологии на рост экономик спорно и неоднородно по странам и регионам, замечает Тремасов, но актуально из-за неминуемой декарбонизации, которая будет тормозить глобальный экономический рост и эффект может оказаться даже более существенным, чем от торговых войн. Речь идет прежде всего о повышенных налогах на компании, которые производят продукцию с большими выбросами CO<sub>2</sub>, говорит Тремасов, этот процесс несет риски для российских экспортеров.

Экологические риски становятся частью корпоративного управления компаний и инвестирования, отмечает аналитик «ВТБ капитала» Владимир Скляр. Компаниям, не снижающим негативное влияние на экологию, уже ограничивают доступ к рынку капиталов – как долговому, так и акционерному. Если бы экологичность российских компаний была выше, то стоимость заемного капитала для них была бы ниже, считает он. И приводит в пример UC Rusal и «Полиметалл», которые существенно снизили стоимость фондирования, взяв на себя обязательства повысить экологичность.

Представитель Минприроды ответил, что министерство получило предварительный отчет Счетной палаты и рассматривает его.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2020/01/12/820395-zagryaznenie-vodi-vozduha>

### **ТАСС; 2020.13.01; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА: РОСТ ГРУЗОПОТОКА ПО СМП ДО 80 МЛН ТОНН МОЖЕТ НЕ БЫТЬ ДОСТИГНУТ К 2024 ГОДУ**

Увеличение грузопотока по Северному морскому пути до 80 млн тонн к 2024 году может не состояться, говорится в промежуточных итогах мониторинга национальных проектов, опубликованных Счетной палатой РФ.

«Проведенный анализ показал, что показатели функционирования объектов инфраструктуры в части увеличения грузопотока по Северному морскому пути до 80 млн тонн могут быть не выполнены в срок», - отмечается в документе.

Причина состоит в отсутствии у потенциальных крупных перевозчиков, например «Востокугля» и «Нефтегазхолдинга», судов арктического класса, которые могут транспортировать грузы в акватории Севморпути. «Востокуголь» планирует заказать соответствующие суда на судостроительной верфи «Звезда», но, как отмечают в Счетной палате, это намерение не исключает рисков дефицита мощностей предприятия для выполнения заказа и, как следствие, дефицита судов ледового класса у компании.

Согласно паспорту федерального проекта «Северный морской путь», планируемый объем грузоперевозок по Севморпути к 2024 году учитывает прогноз перевозки нефти в объеме 5 млн тонн компанией «Нефтегазхолдинг». При этом на данный момент «Нефтегазхолдинг» только ведет геолого-разведочные работы на участках месторождений на полуострове Таймыр, «по результатам которых не исключена возможность недостаточности объема добываемой нефти для обеспечения заявленных объемов перевозок».

Планировалось, что в 2019 году объем перевозок по Севморпути составит 26 млн тонн, показатель достигнут досрочно, в середине ноября. Грузооборот в 2018 году составил более 20 млн тонн.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/scetnaa-palata-rost-gruzopotoka-po-smp-do-80-mln-tonn-mozet-ne-byt-dostignut-k-2024-godu>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.12.01; ВЫПРЯМЛЕНИЕ ПРОСТРАНСТВА; ПОЧЕМУ НЕ ВСЕ РЕГИОНЫ СМОГУТ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ ДОРОГИ**

К 2024 году половина всех дорог регионального значения в России должна быть приведена в нормативное состояние, но 21 субъект РФ не сможет уложиться в этот срок. К такому выводу пришла Счетная палата (СП), наблюдая за реализацией **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**.

У семи субъектов РФ доля нормальных дорог к концу 2019 года даже снизилась, хотя в течение двух лет здесь проводились дорожные работы. Это говорит о возможных неточностях в отчетных данных о протяженности дорог, не отвечающих нормативным требованиям. Одна из целей **нацпроекта** - снижение смертности в результате ДТП по

сравнению с 2017 годом в 3,5 раза, до уровня не более 4 человек на 100 тысяч населения. Достичь цели не удастся, если в ряде субъектов вместо снижения количества мест концентрации ДТП появляются новые опасные места. Однако технического состояния дорог проводится только по показателям ровности и наличия дефектов. А такие требования, как коэффициент сцепления автомобиля с дорожным покрытием, показатели видимости, не учитываются, но именно с их нарушением связано более трети всех ДТП, подчеркивают в СП.

Там считают, что нужно дополнить перечень показателей оценки технического состояния дорог, а также уточнить критерии распределения межбюджетных трансфертов, чтобы они учитывали количество машин в регионе, загруженность дорог, внутреннюю миграцию.

В **Минтрансе** «РГ» пояснили, что обеспечение безопасности дорожного движения, в частности за счет сокращения мест концентрации ДТП, включено в целевые показатели федерального проекта «Дорожная сеть». Эти мероприятия выполняются на всей сети автомобильных дорог. Что касается распределения межбюджетных трансфертов, то правила утверждены законом о бюджете, включение в них дополнительных критериев, по мнению **Минтранса**, избыточно. Эксперты признают, что пробелы в реализации **нацпроекта** есть. Для быстрого старта был установлен перечень основных показателей, чтобы отобрать дороги для ремонта, поясняет завкафедрой Института пути, строительства и сооружений **Российского университета транспорта** Николай Лушников. «Мы знаем, что нужно определять коэффициент сцепления. Но если пытаться сделать сразу все, денег объективно не хватит, начинать надо с самого необходимого», - говорит он.

<https://rg.ru/2020/01/13/pochemu-ne-vse-regiony-smogut-otremontirovat-dorogi-k-2024-godu.html>

## **РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2020.13.01; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА НАЗВАЛА НЕДОСТОВЕРНЫМИ ДАННЫЕ О КАЧЕСТВЕ ДОРОГ В РОССИИ**

Региональные власти предоставляли недостоверные данные о снижении аварийно-опасных участков на региональных дорогах, выяснилось в ходе проверки Счетной палаты. Они также выделяют недостаточно средств на обеспечение безопасности

Эксперты Счетной палаты выявили недостоверность данных о сокращении аварийно-опасных участков, где происходят дорожно-транспортные происшествия (ДТП), предоставляемых региональными властями в правительство в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». Об этом говорится в промежуточном отчете аудиторов по **нацпроекту** (есть у РБК).

Так, по отчетам субъектов, за 2018 год участки концентрации ДТП в Ярославской агломерации отсутствуют. Но по данным ГИБДД, которые приводят аудиторы, там зафиксировано 40 участков (прирост к базовому значению региона 2016 года в восьми таких местах — на 500%), в Улан-Удэнской агломерации выявлено увеличение аварийно-опасных участков на 194%, в то время как власти региона отчитывались правительству о снижении на 76%, в Кировской агломерации снижение составило 24,3%, а не 64,9%, как сообщали власти региона. В ряде субъектов аудиторы отметили рост мест концентрации ДТП, выделив Приморский край (56 точек в 2017 году и 76 — в 2018 году), Волгоградскую область (рост с 40 точек до 57) и Омскую область (с 89 мест концентрации ДТП до 128).

В соответствии с национальным проектом «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» к 2024 году необходимо увеличить долю автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям, в их общей протяженности не менее чем до 50%.

Таким образом, в 2018 году ни одному из субъектов Российской Федерации не удалось достичь планового значения указанного показателя, констатируют эксперты Счетной палаты. Они также отмечают, что в ряде субъектов при планировании ремонтных работ на автомобильных дорогах не все контракты предусматривали мероприятия, непосредственно связанные с обеспечением безопасности дорожного движения, сохранением жизни и здоровья населения, что создает предпосылки к возникновению

новых мест концентрации ДТП. По данным аудитора, более трети всех аварий в 2017 (40,1%) и в 2018 году (35,3%) связаны с такими нарушениями.

Аудиторы также выяснили, что региональные власти выделяют недостаточно средств на мероприятия национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». Анализ финансового обеспечения мероприятий региональных проектов республик Удмуртия и Бурятия, Ярославской и Кировской областей на период 2019–2024 годов показал, что оно является недостаточным и может повлечь за собой риски невыполнения мероприятиями региональных проектов, а также ставит под угрозу реализацию национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» в целом, говорится в отчете Счетной палаты.

В связи с этим аудиторы планируют направить обращение в Генеральную прокуратуру, а также информационные письма вице-премьеру Максиму **Акимову**, министру транспорта **Евгению Дитриху**, губернаторам Кировской и Ярославской областей, главам Республики Бурятия и Удмуртской Республики. РБК направил запросы представителю **Акимова**, в пресс-службу **Минтранса**, в приемные глав Республики Бурятия и Удмуртской Республики Алексея Цыденова и Александра Бречалова, а также в приемные губернаторов Кировской области и Ярославской области Игоря Васильева и Дмитрия Миронова.

**Нацпроект «Безопасные и качественные автодороги»** охватывает 104 городские агломерации, его реализация началась 3 декабря 2018 года. За шесть лет финансирования **нацпроекта** регионы вложат в его реализацию 4,139 трлн руб., из федерального бюджета — 440,9 млрд руб. Ключевая цель проекта — улучшить состояние трасс и сократить число аварийных участков в агломерациях с населением более 200 тыс. человек.

Вице-премьер по транспорту **Максим Акимов** неоднократно критиковал власти регионов за низкие темпы работ, в том числе при выполнении первого этапа проекта — заключения контрактов. В сентябре в ходе совещания подчеркивалось, что значительное отставание (показатель ниже 35%) было у Крыма, Забайкальского края, Ненецкого АО, Республики Тыва, Еврейской АО, в Приморском крае, Чеченской Республике и Сахалинской области. В октябре **Акимов** указывал, что субъекты Федерации не в состоянии освоить бюджеты и в срок завершить ремонтные и строительные работы. «Не зависит успех или неудача от климатических, погодных условий и туристического сезона. Это точно не аргумент. Абсолютно одинаковые регионы, но показатели по выполнению кардинально разные <...> Все зависит от управленческой команды», — указывал **Акимов**.

<https://www.rbc.ru/society/13/01/2020/5e187dcb9a794723d18dce4e>

## **ТАСС; 2020.13.01; МИНТРАНС ПРОРАБАТЫВАЕТ ПРОДАЖУ ЛЬГОТНЫХ БИЛЕТОВ ОНЛАЙН ЧЕРЕЗ ЕДИНУЮ СИСТЕМУ СОЦОБЕСПЕЧЕНИЯ**

**Минтранс** при участии Пенсионного фонда России (ПФР) и крупнейших авиаперевозчиков прорабатывает вопрос о продаже через интернет льготных авиабилетов с верификацией граждан через Единую систему соцобеспечения. Об этом сообщил замглавы **Минтранса** Александр **Юрчик** в ответ на запрос первого зампреда комитета Госдумы по информационной политике, информационным технологиям и связи Сергея Боярского (копия документа есть в распоряжении ТАСС).

По его словам, в декабре состоялось совещание по вопросу организации онлайн-продаж субсидируемых перевозок льготным категориям граждан в рамках, на котором присутствовали в том числе представители ПФР, Минтруда, Росавиации, «**Аэрофлота**», авиакомпании «Сибирь», Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта и Общероссийского объединения пассажиров. «В ходе совещания Пенсионным фондом России предложено проработать вопрос подтверждения отнесения пассажира к льготной категории граждан при бронировании авиационной пассажирской перевозки с применением Единой государственной информационной системы социального обеспечения (ЕГИССО)», - говорится в письме **Юрчика**.

Он отметил, что ПФР уже участвует в подобном пилотном проекте по продаже льготных железнодорожных билетов. «По результатам пилотного проекта возможно рассмотрение

вопроса о дальнейшем расширении применения найденного решения на другие виды транспорта», - отмечается в документе.

К 30 апреля текущего года все участники должны будут проверить наличие в ЕГИССО всей необходимой информации о льготной категории граждан, требуемой для подтверждения при бронировании авиабилетов. Также им поручено «проработать с операторами систем бронирования билетов и ПФР вопрос о способах подключения используемых систем бронирования и продажи авиабилетов к ЕГИССО», указано в письме.

Ранее в адрес Центра поддержки гражданских инициатив (проект сторонников партии «Единая Россия»), координатором которого является Боярский, поступило обращение Общероссийского объединения пассажиров с просьбой обратить внимание на ситуацию, сложившуюся вокруг субсидирования покупки авиабилетов. Так, продажа билетов гражданам, имеющим право на приобретение их по специальному тарифу, происходит в порядке живой очереди через кассы, при этом, например, в регионах Дальневосточного федерального округа этот процесс может затягиваться до 30 часов. Более того, жители многих субъектов РФ не имеют возможности воспользоваться своим правом в связи с отсутствием касс авиакомпаний, реализующих субсидируемые авиабилеты, указывал парламентарий.

<https://tass.ru/obschestvo/7506833>

## **ПРАЙМ; 2020.10.01; ГТЛК В 2020-2024 ГГ ПРОФИНАНСИРУЕТ ПОСТАВКУ ЦИФРОВОГО ОБОРУДОВАНИЯ НА 10,3 МЛРД РУБ**

Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) в 2020-2024 годах профинансирует поставку цифрового оборудования и технологий на 10,3 миллиарда рублей, сообщила **пресс-служба** компании.

ГТЛК включена в национальную программу "Цифровая экономика", в рамках которой компании в 2019 году были выделены средства федерального бюджета в объеме 3 миллиарда рублей. **Минтранс** РФ в 2019 году разрешил ГТЛК увеличить уставной капитал на 3 миллиарда рублей.

"ГТЛК подготовила соответствующую программу льготного лизинга цифровых активов. Она будет реализовываться за счет финансирования как из бюджетных, так и внебюджетных источников. ... Общий объем некоммерческих лизинговых сделок предусмотрен в размере 10,3 миллиарда рублей на 2020-2024 годы", - говорится в сообщении.

Инвестиции будут направлены на приобретение высокотехнологичного оборудования с программным обеспечением, в том числе телекоммуникационного цифрового оборудования, программно-аппаратных комплексов, включая инженерные системы, уточняет **пресс-служба**.

Лизингополучателями станут предприятия приоритетных отраслей экономики и социальной сферы, федеральные и муниципальные учреждения. Лизинговые платежи, полученные ГТЛК, будут направлены на дальнейшее финансирование проектов в рамках программы, уточняет компания.

ГТЛК находится в собственности РФ под управлением **Минтранса**. Компания специализируется на лизинге железнодорожной и авиационной техники, также осуществляет лизинг автомобильной и дорожной техники, морских и речных судов.

## **ИНТЕРФАКС; 2020.10.01; РОСАВТОДОР ПЛАНИРУЕТ ПОСТРОИТЬ ОТДЕЛЬНУЮ АВТОДОРОГУ К ГРУЗОВОМУ ТЕРМИНАЛУ В ПОГРАНИЧНОМ С КНР ЗАБАЙКАЛЬСКЕ**

Упрдор "Забайкалье" (структура Росавтодора) объявил конкурс на выполнение проектных и изыскательских работ для строительства дороги к грузовому терминалу в международном автомобильном пункте пропуска (МАПП) в Забайкальске, следует из материалов сайта госзакупок.

Работы должны быть выполнены к середине ноября 2021 года. Протяженность нового четырехполосного участка трассы составит 2 км, расчетная скорость на нем - 120 км в час.

Как уточнили "Интерфаксу" в правительстве Забайкальского края, на данный момент в районе МАПП действует пассажирско-грузовая дорога. В дальнейшем регион рассчитывает на строительство параллельно этой дороге новой - только для грузового транспорта.

Также предполагается реконструкция самого пункта пропуска, который часто перегружен из-за потока "челноков" (людей, занимающихся ввозом товара из Китая в Россию) и туристов.

Сроки предполагаемого строительства дороги, как и реконструкции МАПП, пока неизвестны.

Итоги конкурса на выполнение проектных и изыскательских работ для будущей трассы структура Росавтодора планирует подвести 6 февраля, прием заявок завершится 30 января. Начальная цена контракта составляет 15 млн рублей.

Ранее планировалось, что реконструкция пункта пропуска "Забайкальск" начнется с 2019 года и завершится в 2021 году. Однако в федеральном проекте "Логистика международной торговли" были обозначены сроки с 2020 по 2022 годы. Соответственно, закрепленное в федеральном бюджете финансирование тоже перенесено на эти сроки, сообщали ранее "Интерфаксу" в министерстве международного сотрудничества и внешнеэкономических связей края.

Сумма финансирования проекта оценивается в 1 млрд рублей.

В целом пассажиропоток МАПП "Забайкальск" в 2018 году составил 1,7 млн человек, увеличившись по сравнению с предыдущим годом на 15,454 тыс. человек, или на 14%.

## **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИСЛАВ КУЛИКОВ; 2020.12.01; СУДИМЫЙ - ЗА РУЛЬ НЕ САДИСЬ; ОТБЫВШИМ СРОК ЗА ТЯЖКОЕ ПРЕСТУПЛЕНИЕ МОГУТ ЗАПРЕТИТЬ РАБОТАТЬ ТАКСИСТАМИ**

К списку ограничений на трудоустройство для бывших заключенных планируется добавить еще один пункт. Человек, отсидевший срок за тяжкое преступление, не сможет сесть за руль такси.

Сейчас **минтранс** разрабатывает пакет законопроектов, запрещающих работать таксистами гражданам с судимостью. Соответствующие поправки планируется внести в Трудовой кодекс, а также ряд других законов. Нормы, усиливающие требования к таксистам, могут быть внесены в правительство страны в июле этого года. Как пояснили «РГ» эксперты, в случае принятия поправок справки об отсутствии судимости будут требовать у водителей в том числе интернет-агрегаторы такси. Если такое пятно в биографии есть, за руль не сядешь. Естественно, сама идея закрыть для судимых какую-то чувствительную сферу ради безопасности далеко не нова. В Трудовом кодексе уже есть несколько статей, предусматривающих запреты для бывших осужденных. Например, судимого не возьмут в школу учителем или тренером в детскую спортивную секцию. Человек, отсидевший срок, должен забыть о госслужбе, работе на стратегических предприятиях и т.д. В итоге так получается, что судимый гражданин на практике вечно находится как бы под подозрением.

Поэтому многие после освобождения сталкиваются с проблемой: некуда пойти, нигде не берут на работу. Причем нередко бывшему сидельцу отказывают в приеме даже там, где, в принципе, могли бы взять - закон не запрещает. Но кадровики предпочитают перестраховаться.

Работа в такси оставалась одной из возможностей, где на справку не посмотрят и дадут шанс начать жизнь с чистого листа. Тем не менее есть и другая сторона: а вдруг гражданин и вправду не перестал быть опасным? Есть масса случаев, когда таксисты нападали на пассажиров, грабили, насиловали и прочее. Аргумент, конечно, зыбкий, но все же...

«У многих граждан, особенно женщин, сегодня существуют опасения по поводу таксистов: вызовешь, а там неизвестно, кто приедет, - говорит адвокат Вячеслав Голенев. - Инициатива направлена на то, чтобы сделать такси и в целом общественный транспорт безопаснее. Но было бы хорошо распространить ограничение только на осужденных за умышленные тяжкие и особо тяжкие преступления, связанные с насилием против

личности. Ни при каких обстоятельствах нельзя допускать к работе таксистами судимых за преступления сексуального характера. Но, строго говоря, под категорию тяжких преступлений попадает и нарушение авторских прав с отягчающими обстоятельствами, и ряд экономических преступлений, например, осуществление незаконной банковской деятельности организованной группой с причинением крупного ущерба. Вряд ли вы сильно испугаетесь садиться в такси, если за рулем будет судимый, скажем, за взяточничество».

Поэтому, по его мнению, ограничение надо детально прорабатывать. К тому же справедливости ради надо признать, что пассажиры подчас не менее опасны для таксистов. И надо еще подсчитать, какая статистика перекрывает: статистика нападений таксистов на пассажиров или обратный подсчет, когда именно пассажиры творили зло.

Новогодние ленты новостей полны сообщениями о криминальных происшествиях в такси. В Ростове-на-Дону рецидивист с сотоварищем избили таксиста и бросили в багажник. А в Новом Уренгое пассажир напал на таксиста с отверткой, так как не хотел платить за проезд. И так далее, и тому подобное. Так что, хотя у пассажиров есть основания опасаться таксистов, у таксистов не меньше оснований опасаться своих пассажиров.

«Но ведь никто не будет в здравом уме предлагать запрет судимым пользоваться услугами такси», - говорит адвокат.

В целом, по его мнению, необходимы сбалансированные меры. С одной стороны, более четко прописать список запретов на профессию, причем четко разграничить виды «биографических пятен»: далеко не каждая судимость должна включать человека в списки нежелательных персон повсюду. Какие-то двери для человека, решившего исправиться, обязательно должны оставаться открытыми. С другой стороны, нужны меры, пресекающие возможность необоснованных отказов, когда человека не берут на работу только из-за того, что у него когда-то была судимость, пусть даже за нетяжкое преступление, какой-то грех молодости.

<https://rg.ru/2020/01/12/sudimym-za-tiazhkie-prestupleniia-hotiat-zapretit-rabotat-taksistami.html>

## **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ГРИЩЕНКО НИКОЛАЙ; 2020.11.01; В РОССИИ ЗАФИКСИРОВАНО СВЫШЕ 100 МЛН НАРУШЕНИЙ ПДД**

В России пешеходы и водители свыше 100 миллионов раз нарушали правила дорожного движения. Данные составлены на основании количества выписанных постановлений о назначении административных штрафов за девять месяцев прошлого года.

Статистика о нарушении ПДД за последний квартал 2019 года еще не обработана.

Как сообщили ТАСС, в Госавтоинспекции РФ среди самых распространенных нарушений оказалось превышение скоростного режима, несоблюдение требований дорожных знаков или разметки, проезд на запрещающий сигнал светофора.

Кроме того, водителей автомобилей и мотоциклов штрафовали за нарушение правил расположения транспортного средства на дороге, отсутствие мотошлемов и неиспользование ремней безопасности. В число распространенных нарушений ПДД также вошло управление транспортом с тонировкой стекол.

Кстати

Правительство России предложило депутатам Госдумы рассмотреть законопроект о введении штрафов за неоплаченный проезд по платной дороге. Нарушителей на легковых автомобилях предлагают штрафовать на 2,5 тысячи рублей, а собственников грузовиков и автобусов - на 5,5 тысячи рублей. Выявлять нарушение будут с помощью камер фотовидеофиксации, а обработкой их и вынесением постановлений займется Ространснадзор.

<https://rg.ru/2020/01/11/v-rossii-zafiksirovano-svyshe-100-mln-narushenij-pdd.html>

## **РОССИЯ 1 # ВЕСТИ-МОСКВА. НЕДЕЛЯ В ГОРОДЕ, 12.01.2020 08:12; ЗАПРЕТ НА ПАРКОВКУ КОММЕРЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА ВО ДВОРАХ.**

В.: С «шашечками» на выезд. В январе вступил в силу запрет на парковку коммерческого транспорта во дворах. Речь идет об автобусах, грузовиках, а также такси, водители

которых нередко превращают придомовые стоянки в стихийные таксопарки. В результате между жильцами и так сказать понаехавшими разворачиваются битвы за дефицитные машиноместа. Куда жаловаться на нарушителей, и что с каршерингом? Новые правила и ситуацию в самых проблемных дворах изучил Денис Восковский.

Корр.: У жителей этого дома на улице Малахитовой практически нет шансов припарковаться рядом с собственным домом. В любое время суток здесь стройными рядами стоят машины такси.

АЛЕКСАНДР МОГИЛЕВИЧ: Писали в ГАИ, в ГИБДД, но, к сожалению, на сегодняшний день юридической основы, чтобы прекратить это безобразие, у них нет. Все разводят руками.

Корр.: На самом деле, с 1 января подобные стихийные парковки вне закона. Приказ 199 Министерства транспорта России уже вступил в силу. В ближайшее время будет разработана система штрафов для его нарушителей. А пока таксисты въезжают во все дворы, которые не закрыл шлагбаум, как к себе в гараж. Это Хорошевское шоссе.

УЧАСТНИК СЮЖЕТА: Не надо снимать.

Корр.: Здесь за свободные места между местными жителями и таксистами идет непрекращающаяся война.

УЧАСТНИЦА СЮЖЕТА: Дворы должны быть для людей, а не для машин, которые здесь не должны стоять. Здесь стоят обычно эвакуаторы, здесь . они здесь лишние, для них есть дорога. Но там платно, поэтому они там не стоят.

Корр.: Большинство таксистов, как выяснилось, о приказе Министерства транспорта еще не знают. Долго переваривают информацию, отвечают не сразу.

УЧАСТНИК СЮЖЕТА: Не знаю, что будем делать.

Корр.: Пока шла съемка, новость о грядущих изменениях быстро разлетелась по стихийной парковке. Посоветовавшись, таксисты на полном серьезе заявили, что изменения в законодательстве их не затронут.

УЧАСТНИК СЮЖЕТА 2: Нет, не запретят, в законе по-другому написано. Почитайте постановление сначала, что вы мне рассказываете.

Корр.: Один из водителей машин с «шашечками» в качестве доказательства своей точки зрения даже продемонстрировал нам на экране телефона некий текст.

УЧАСТНИК СЮЖЕТА 3: Я просто не успел прочитать.

Корр.: На самом деле приказ **Минтранса** не просто запрещает оставлять такси, грузовики и автобусы во дворах. В документе четко прописано, что весь коммерческий транспорт его владельцы обязаны размещать только на специально оборудованных площадках.

**АЛЕКСЕЙ БАКИРЕЙ (РУКОВОДИТЕЛЬ ДЕПАРТАМЕНТА ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ В ОБЛАСТИ АВТОМОБИЛЬНОГО И ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РФ):** Этот приказ распространяется на транспортные средства, которые находятся в эксплуатации у всех юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, которые используют эти транспортные средства для коммерческих нужд. Это и легковые автомобили, и грузовые автомобили, и автобусы.

Корр.: Освобождения дворов от незваных гостей на улице Маршала Катукова добивались много лет. Каждый из жителей наизусть знает текст стандартных обращений, которые они отправляли во все инстанции.

ТУСКАЕВ НИКОЛАЙ: Здравствуйте, меня зовут Тускаев Николай, я житель дома Катукова 16, хотелось бы обратить внимание на проблему с парковкой во дворах грузового транспорта, коммерческого транспорта, «газелей», фургонов, «бычков» и так далее. Проблема реально есть, она мешает людям.

Корр.: Чтобы припарковать автомобили рядом с домом, людям приходится сначала колесить по округе в поисках свободного места, а потом долго маневрировать между грузовиками и фургонами.

УЧАСТНИЦА СЮЖЕТА 2: Фургоны во дворе - это ужасно, отвратительно, они мешают парковаться, они мешают ходить, они стоят заведенные мало того. И все выхлопы газа идут в окна.

Корр.: По словам экспертов, речь идет не только о комфорте, но в первую очередь о безопасности жителей.

АНДРЕЙ ПОПКОВ (ПРЕДСЕДАТЕЛЬ КООРДИНАЦИОННОГО СОВЕТА ПРОФСОЮЗА «ТАКСИСТ», ЧЛЕН ОБЩЕСТВЕННОГО СОВЕТА ПРИ МИНИСТЕРСТВЕ ТРАНСПОРТА РФ): Допустим, бензовоз мы поставим около дома. Какой-нибудь недалекий подожжет его, то полдома снесет. Соответственно, если мы автобусы начнем ставить около домов, ни проехать, ни пройти будет. Соответственно ни такси, ни общественный транспорт, ни грузовики, ни «Газели» ставить нельзя.

Корр.: Автомобили каршеринга такие изменения пока не затронут. Их можно будет все также оставлять во дворах. Кстати, поучаствовать в процессе ликвидации незаконных стоянок приглашают и самих жителей. Фиксировать нарушения режима внутривортовой парковки можно будет при помощи приложения «Помощник Москвы». Денис Восковский, Александр Каревич, Олег Добин, «Неделя в городе».

## **AUTONEWS.RU; 2020.10.01; В МИНТРАНСЕ ОБЪЯСНИЛИ, КОГО НАКАЖУТ ЗА ПАРКОВКУ ВО ДВОРАХ**

1 января 2020 г. вступил в силу приказ Министерства транспорта № 199, изменивший требования к парковке транспортных средств, принадлежащих юридическим лицам, а также индивидуальным предпринимателям. Теперь запрещено создавать парковки общего пользования для коммерческого транспорта в местах жилых застроек и оставлять автомобили юридических лиц и индивидуальных предпринимателей в таких зонах. На данный момент нововведение запустили в Москве, Санкт-Петербурге и Севастополе, разъяснили Autonews.ru в **пресс-службе Минтранса**.

Новый запрет коснется автобусов, автомобилей такси и грузовых автомобилей, эксплуатируемых индивидуальными предпринимателями и юридическими лицами. Что касается машин каршеринга, то, согласно ответу из ведомства, их можно будет по-прежнему оставлять во дворах.

«Договор каршеринга является по своей правовой природе договором краткосрочной аренды транспортного средства. Принципы заключения такого договора урегулированы Гражданским кодексом. Соответственно, обязанность обеспечивать стоянку транспортных средств на парковках, соответствующих требованиям приказа № 199, не распространяется на автомобили каршеринга», — отметили в **Минтрансе**.

Ожидающих клиентов водителей автомобилей такси ограничения также не коснутся. «На время остановки или стоянки транспортного средства, связанного с ожиданием клиента, не распространяется требование о размещении транспортных средств на стоянке», — сказали в **Минтрансе**. Хотя новая норма уже вступила в силу, вопрос ее администрирования также до сих пор прорабатывается. Кроме того, в приказе не прописана ответственность за такое нарушение.

<https://www.autonews.ru/news/5e1871799a79471e6581cf49>

## **РАДИО КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; ВЛАДИСЛАВ ГОНЧАРОВ; 2020.10.01; ШКУМАТОВ: В ПДД НЕТ КАРДИНАЛЬНЫХ ИЗМЕНЕНИЙ О ЗАПРЕТЕ ПАРКОВКИ ГРУЗОВИКОВ И ТАКСИ ВО ДВОРАХ**

С 1 января вступил в силу приказ Министерства транспорта РФ, который запрещает парковку грузовиков и такси в жилых дворах. Согласно документу, парковка будет разрешена только на специальных местах, оборудованных дорожными знаками и разметкой, однако размещение таких парковок в жилых кварталах запрещено.

Петр Шкуматов, координатор общества «Синие ведерки», в эфире Радио «Комсомольская Правда» сказал, что приказ мало что изменит, хотя новость всполошила все сообщество таксистов. Однако официальные ответы **Минтранса** и других ведомств на запросы говорят – речь не идет о запрете парковки «желтых» автомобилей и автомашин доставки товаров во дворах, а о запрете организации парковок в жилых зонах. Стоянка на парковочных местах для жителей никак не затрагивается.

По мнению Шкуматова, недоразумение произошло из-за того, что одни чиновники пишут приказы эзоповым языком. Если прочитать этот приказ без словаря русского языка и консультации с юристом, то может показаться, что парковка коммерческого транспорта во дворах запрещена. На деле ничего не изменится.

Запрещена лишь парковка на тротуаре и местах, предназначенных для проезда пожарных машин. Кроме того, во дворе должен быть знак, предупреждающий о работе здесь эвакуатора.

[https://radiokp.ru/avto/shkumatov-v-pdd-net-kardinalnykh-izmeneniy-o-zaprete-parkovki-gruzovikov-i-taksi-vo-dvorakh\\_nid8241\\_au4311au](https://radiokp.ru/avto/shkumatov-v-pdd-net-kardinalnykh-izmeneniy-o-zaprete-parkovki-gruzovikov-i-taksi-vo-dvorakh_nid8241_au4311au)

## **РИА НОВОСТИ; 2020.10.01; В РОССИИ ВСТУПИЛИ В СИЛУ НОВЫЕ ПРАВИЛА ПЕРЕВОЗКИ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ**

С сегодняшнего дня вступил в силу приказ МВД, регламентирующий выдачу свидетельств о допуске транспортных средств к перевозке опасных грузов. Об этом сообщает ГИБДД.

В частности, заметно сокращается срок рассмотрения заявки на получение свидетельства: с 24 до трех часов. Расширен и круг сотрудников ГИБДД, которые могут подписывать свидетельство, — раньше его визировал начальник регионального подразделения.

Кроме того, подать заявку и получить свидетельство теперь можно в электронном виде.

Свидетельство на право перевозки опасных грузов предусмотрено Европейским соглашением, действующим в 50 странах мира. Россия присоединилась к нему 3 февраля 1994 года.

<https://ria.ru/20200110/1563247168.html>

## **ТАСС; 2020.10.01; В ПЕТЕРБУРГЕ С 18 ЯНВАРЯ ПОДОРОЖАЕТ ПРОЕЗД НА ЗАПАДНОМ СКОРОСТНОМ ДИАМЕТРЕ**

Проезд по Западному скоростному диаметру (ЗСД) в Санкт-Петербурге - первой в России внутригородской платной скоростной автомагистрали, подорожает с 18 января. Об этом сообщили журналистам в городском комитете по инвестициям.

"Стоимость проезда по ЗСД увеличится с 18 января 2020 года. Изменения коснутся всех автомобилистов как при наличной оплате, так и в рамках системы Flow+ - пользователей транспондеров", - говорится в сообщении комитета.

Проезд по ЗСД имеет сложную тарификацию - его стоимость зависит от типа транспортного средства, маршрута движения, времени суток, а также способа оплаты: наличными или с использованием транспондера - специального электронного устройства, позволяющего заплатить, проезжая на пункте оплаты под специальным считывателем. Владельцы транспондеров тем самым экономят время и могут проезжать пункт оплаты без остановки, а также получать скидку.

Как сообщили ТАСС в компании "Магистраль северной столицы", которая управляет ЗСД, при оплате наличными для владельцев мотоциклов, легковых машин, небольших грузовиков и внедорожников стоимость возрастет на 50 рублей за зону. "Сейчас стоимость проезда за одну зону при оплате наличными составляет 100 рублей, с 18 января станет 150 рублей. Кратность суммы 50 была выбрана не случайно - при оплате наличными это экономит время при расчетах на пунктах", - сказал представитель компании. Он отметил, что водители мотоциклов и легковых автомобилей, которые оборудованы транспондерами, в среднем начнут платить на 16% больше при проезде по большинству маршрутов, при этом по одним цены не вырастут, а по другим рост превысит 60%, чтобы разгрузить участки и съезды с интенсивным движением.

По информации компании, не изменится стоимость тарифных опций, по которым можно снизить стоимость проезда при частом использовании ЗСД, а также не поменяют стоимость безлимитных месячных тарифов. Например, неограниченное число поездок по ЗСД в любом направлении для мотоцикла или легкового автомобиля владелец сможет оформить за 5 тыс. рублей в месяц. "По статистике, оплату проезда наличными на ЗСД осуществляют около 13% водителей, остальные пользуются транспондерами. Следует также отметить, что стоимость проезда по ЗСД не менялась два с половиной года", - отметили в компании.

В комитете по инвестициям Петербурга также сообщили, что считают повышение тарифов закономерным. "ЗСД изначально создавался как платная трасса, альтернативная привычным городским дорогам. Увеличение тарифов закономерно, учитывая масштабное

развитие проекта ЗСД. Проектируются и вводятся новые развязки, используются технические усовершенствования, увеличиваются рабочие места - при этом дорога становится все более востребованной", - говорится в сообщении комитета.

<https://tass.ru/ekonomika/7495183>

## **ТАСС; 2020.12.01; Ж/Д ОПЕРАТОРЫ РФ СЧИТАЮТ ДИСКРИМИНАЦИЕЙ ОГРАНИЧЕНИЯ НА ПЕРЕВОЗКИ СО СТОРОНЫ КАЗАХСТАНА**

Российские операторские компании считают дискриминационными ограничения, введенные Казахстаном на перевозки из соседних стран по железной дороге, позиция выражена в письмах исполнительного директора Союза операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ) Алексея Дружинина **замминистра транспорта РФ Владимиру Токареву** и первому заместителю генерального директора «Российских железных дорог» Анатолию Краснощеку (обращения имеются в распоряжении ТАСС).

Ранее «Казахстанские железные дороги» ввели ограничения на перевозку из сопредельных государств порожних вагонов любых собственников, кроме казахстанских, в направлении всех станций республики. Конвенция вступила в силу 5 января и действует до отмены, опубликовали запрет 30 декабря.

«Складывающаяся ситуация свидетельствует о дискриминационных условиях в отношении российских компаний при осуществлении ими перевозок в/из республики Казахстан», - говорится в письмах Дружинина.

Кроме того, как отмечает исполнительный директор СОЖТ, решение «Казахстанских железных дорог» о введении запрета противоречит принципам равного доступа на рынке оказания услуг стран, входящих в Евразийский экономический союз.

«Следует обратить внимание, что запрещение было объявлено за сутки до завершения 2019 года, что поставило под угрозу экономические интересы российских операторских компаний», - пишет Дружинин в письме **Токареву**.

По его мнению, в данной ситуации «требуется соответствующая реакция» со стороны РЖД и **Минтранса**.

<https://tass.ru/ekonomika/7497749>

## **КОММЕРСАНТЬ; ЮЛИЯ СТЕПАНОВА; 2020.13.01; КВАНТЫ СТАВЯТ НА РЕЛЬСЫ; В ОАО РЖД ОЦЕНИЛИ СОЗДАНИЕ НОВОЙ СЕТИ ПЕРЕДАЧИ ДАННЫХ**

На развитие в России квантовых коммуникаций, включая создание к 2024 году сети для 1 тыс. абонентов, потребуется 24,7 млрд руб., следует из проекта «дорожной карты», отвечающего за направление ОАО РЖД. Сеть планируется предоставлять в аренду компаниям, заинтересованным в максимально защищенной передаче данных. Ее появление позволит протестировать спрос на технологию, в которой могут быть заинтересованы банки и госорганы, считают эксперты.

На создание сети квантовых коммуникаций в России может уйти 24,7 млрд руб., из которых 6,5 млрд руб. должны составить внебюджетные инвестиции, 5,3 млрд руб.— средства ОАО РЖД, 12,9 млрд руб.— бюджетные деньги, следует из проекта «дорожной карты» (есть у “Ъ”), подготовленной ОАО РЖД и направленной на одобрение в Минкомсвязь. «Дорожная карта» по квантовым коммуникациям находится в наибольшей степени готовности среди всех аналогичных документов по развитию сквозных технологий, подтвердил “Ъ” источник, знакомый с ходом их обсуждения. В ОАО РЖД отказались от комментариев до утверждения документа в правительстве.

ОАО РЖД подписало соглашение о намерениях с правительством по развитию квантовых коммуникаций в июле 2019 года. Госмонополия — один из крупнейших владельцев магистральных волоконно-оптических линий связи в России. Квантовые коммуникации предполагают квантовое распределение ключей шифрования при передаче данных по волоконно-оптической связи. Считается, что они обеспечивают наивысшую из существующих на сегодня степеней защиты данных.

Проект ОАО РЖД предполагает, что в 2020 году в России начнет формироваться рынок квантовых коммуникаций, который к 2024 году должен вырасти до более чем 55 млрд руб.

и занять 8% от мирового. К 2024 году должна быть сформирована квантовая сеть магистральных оптоволоконных каналов протяженностью 10 тыс. км для не менее чем 1 тыс. абонентов. Начало коммерциализации квантовой сети запланировано до конца 2021 года.

Среди ответственных исполнителей по организации национальных магистральных каналов квантовой коммуникации в «дорожной карте» указан «Ростелеком». В компании подтвердили, что обсуждают с ОАО РЖД вопросы совместного участия в проектах. «Ростелеком» рассматривает использование квантового шифрования для защиты собственных магистральных каналов, что важно для передачи критически значимых данных между собственными дата-центрами, в которых, в частности, расположены государственные информационные системы, пояснили в компании.

Квантовыми сетями уже занимаются и другие компании. Так, грант Российского фонда развития информационных технологий на 87 млн руб. на строительство магистральной квантовой сети от Самары до Сызрани получила компания СМАРТС, ранее владевшая активами сотовой связи в Поволжье. Сеть будет построена в 2020 году, сообщила «Ъ» гендиректор СМАРТС Елена Бибикина.

Обеспечение технической возможности квантовых коммуникаций для 1 тыс. абонентов — хорошая демонстрация и проверка востребованности технологии, считает директор технологической практики в риск-консалтинге KPMG в России и СНГ Сергей Вихарев. По его мнению, такое ограничение на число абонентов налагают скорость генерации ключей шифрования и то, как часто их нужно менять. Для коммерциализации важно будет обеспечить заинтересованным компаниям гарантии, что их ключи, а значит, и трафик не будут прочитаны, отмечает господин Вихарев. По его словам, опытные каналы квантовой коммуникации уже тестируют банки, также могут быть заинтересованы компании, управляющие критическими объектами инфраструктуры, государственные органы и компании с высокой стоимостью данных.

<https://www.kommersant.ru/doc/4219027>

## **ИНТЕРФАКС; 2020.10.01; Ж/Д ПОДХОДЫ К КРЫМСКОМУ МОСТУ С ПОЛУОСТРОВА ПЛАНИРУЕТСЯ ЭЛЕКТРИФИЦИРОВАТЬ К 2021Г**

Железнодорожные примыкания на востоке Крыма к мосту через Керченский пролив планируется электрифицировать к концу 2020 года, следует из материалов системы "СПАРК-Маркетинг".

Тендер проводило федеральное агентство железнодорожного транспорта (Росжелдор). Подряд получили ФГУП "Управление ведомственной охраны министерства транспорта Российской Федерации" ("УВО Минтранса РФ") и его керченский филиал.

Стоимость контракта составляет более 4,204 млрд рублей (с учетом НДС). Работы будут выполнены за счет средств из федерального бюджета.

"Дата начала исполнения контракта - 30 декабря 2019 года, дата окончания исполнения - 31 декабря 2020 года", - говорится в документах к закупке.

Речь идет об электрификации на переменном токе участка транспортный переход через Керченский пролив - крымский пгт. Багерово. Работы на востоке Крыма - один из этапов проекта "Электрификация на переменном токе участка транспортный переход через Керченский пролив - Джанкой с ответвлением на Феодосию и Керчь".

Крымский мост протяженностью 19 км является самым длинным в России и Европе. Движение легковых автомобилей и автобусов по нему открыто 16 мая 2018 года, проезд грузовиков - 1 октября. Пассажирские поезда пошли по ж/д части моста с 25 декабря 2019 года. Грузовые поезда запустят позже, летом 2020 года. Стоимость Крымского моста, генподрядчиком строительства которого является компания "Стройгазмонтаж", составляет порядка 228 млрд рублей.

Транспортная логистика в Крыму в украинскую бытность полуострова была иной, чем после вхождения в состав России: поток машин и поезда шли из Украины, основным было направление Джанкой-Симферополь.

После сдачи автомобильной и железнодорожной части моста через Керченский пролив транспорт движется с востока полуострова, основным становится маршрут Керчь-Симферополь.

Спецпредставитель президента России по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергей Иванов в августе 2018 года выражал опасение, что после запуска поездов по мосту могут возникнуть задержки в их движении в Крыму из-за неэлектрифицированного участка железной дороги от Керчи на востоке полуострова до Джанкоя на севере.

"Транспортная проблема - железнодорожный участок от Керчи до Джанкоя. Это однопутка, неэлектрифицированная. Поезда на электрической тяге будут на большой скорости переходить Тамань, (а затем - ИФ) останавливаться: во-первых, надо электровоз поменять на тепловоз, во-вторых, однопутка", - отмечал Иванов.

"Дорога Керчь - Джанкой, двести с небольшим километров, в советское время была запасной, практически не использовалась, все поезда шли через Украину. Теперь она становится основной железнодорожной ниткой, связывающей Крым с материком. Много чего нужно делать, чтобы этот участок не становился "бутылочным горлом", - говорил спецпредставитель президента.

**Минтранс** РФ предлагает включить мероприятия по финансированию электрификации ж/д участков Крымского моста, подходов к нему и участка до Джанкоя в федеральную целевую программу (ФЦП) развития Крыма, сообщил министр транспорта Евгений **Дитрих** президенту Владимиру Путину в третьей декаде декабря 2019 года в ходе поездки по мосту через Керченский пролив, открывающей пассажирское движение по объекту.

"Украина ее никогда не делала, не планировала, и там не было электрификации. От Джанкоя до Симферополя участок - он электрифицирован по постоянному току, это старая технология, которая практически нигде не применяется. Получается, у нас в Крыму три участка отдельных, которые надо синхронизировать", - сказал он.

"Сейчас мы специально, чтобы не терять время на смену локомотива в Крыму, мы закупили новые современные тепловозы ТЭП70БС. Он (тепловоз - ИФ) хорош тем, что не выжигает контактную сеть, когда идет под ней. Но все равно, когда мы понимаем, что Крым - это наша витрина, гонять тепловозы дизельные, они все равно дымят, это не самое удобное", - отметил **Дитрих**.

"Поэтому электрификацию и моста, и подхода, и участка до Джанкоя нам обязательно надо предусматривать, будем просить (вице-премьера РФ - ИФ) Дмитрия Николаевича Козака, чтобы он нас включил в ФЦП Крыма в ближайшее время", - сказал министр.

"Электрификация до Джанкоя сама по себе стоит 38,8 (млрд рублей - ИФ)", - сказал глава **Минтранса**.

Правительство РФ утвердило крымскую ФЦП в августе 2014 года. Изначально программа была рассчитана до 2020 года, в сентябре 2018 года ее продлили до 2023 года.

Правки в крымскую ФЦП вносились более 10 раз, последняя - в декабре 2019 года. Кабмин увеличил финансирование по программе на 1,977 млрд рублей, или на 0,2%, до 961,2 млрд рублей.

Сообщалось, что в дальнейшем программу могут продлить по 2025 год с возможностью увеличения расходов на 200 млрд рублей. Таким образом, общий объем средств по программе может превысить 1 трлн рублей. Путин поручил правительству изыскать средства на продление ФЦП.

На ту же тему:

<https://fedpress.ru/news/91/economy/2405766>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.10.01; РЖД ОГРАНИЧИЛИ ОТПРАВКУ УГЛЯ В ПОСЬЕТ И ВАНИНО "В СВЯЗИ С НЕОБЕСПЕЧЕНИЕМ ВЫГРУЗКИ"**

ОАО "Российские железные дороги" ограничило отправку грузов на станции Посьет, Посьет-экспорт (Приморский край), Ванино и Ванино-экспорт (Хабаровский край), обслуживающие одноименные порты.

Соответствующая информация содержится в материалах ОАО "Российские железные дороги". Ограничения введены телеграммой от 4 января, действуют с 5 и 6 января соответственно "до отмены".

Представитель РЖД пояснил "Интерфаксу", что решение принято "в связи с необеспечением выгрузки в портах". По его словам, в Посьет введены 50%-ные ограничения по отправке угля, в направлении Ванино его погрузка запрещена.

## **ИНТЕРФАКС; 2020.10.01; РЖД В ДОЛГОСРОЧНОЙ ПЕРСПЕКТИВЕ ДОПУСКАЮТ РОСТ ПЕРЕВОЗОК АЛЮМИНИЯ ЧЕРЕЗ ПОРТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ**

ОАО "РЖД" в долгосрочной перспективе допускает рост перевозок алюминия через порт Санкт-Петербург, говорится в "Концепции по развитию железнодорожной инфраструктуры в целях организации пригородных и внутригородских пассажирских перевозок в Санкт-Петербургском железнодорожном узле" (имеется в распоряжении "Интерфакса"), подготовленной АО "Институт экономики и развития транспорта" по заказу РЖД.

Порт Санкт-Петербург является основным каналом для экспорта алюминия в страны Европы. В связи с этим в долгосрочной перспективе следует ожидать увеличения объемов грузоперевозок алюминия через порт Санкт-Петербург с 1,25 млн до 1,5-1,6 млн тонн.

В перспективе на фоне общего роста рынка алюминия можно ожидать умеренный рост поставок глинозема через Санкт-Петербургский железнодорожный узел с предприятий "РусАла" (МОЕХ: RUAL) в Гвинее, на Ямайке и в Ирландии.

Основное влияние на их рост окажет перевод экспорта горячбрикетированного железа компании "Металлоинвест" в порт Усть-Луга.

Прогноз перевозок рудных грузов через станции Петербурга и Ленинградской области в 2025 году - 2,86 млн тонн, в 2030 году - 4,93 млн тонн. В 2018 году перевезено 1,43 млн тонн.

К 2023 году, согласно прогнозам, производство алюминия в России может составить 4,64 млн тонн, а объем экспорта может увеличиться с 2,8 млн тонн в 2018 году до 3,34 млн тонн (на 19%). Среднегодовой прирост экспорта составит 3,5%.

## **ТАСС; 2020.10.01; ЧИСЛО НЕСЧАСТНЫХ СЛУЧАЕВ НА МЖД В 2019 ГОДУ СНИЗИЛОСЬ БОЛЕЕ ЧЕМ НА 10%**

Количество несчастных случаев на Московской железной дороге (МЖД) снизилось более чем на 10% в 2019 году и составило 824 против 924 годом ранее. Об этом говорится в сообщении пресс-службы МЖД.

«В 2019 году на полигоне Московской железной дороги - филиала ОАО «РЖД» - количество несчастных случаев с гражданами на объектах железнодорожного транспорта снизилось более чем на 10% (с 924 до 824). В результате смертельных происшествий пострадали на 30 человек меньше, чем годом ранее. Количество случаев травмирования среди несовершеннолетних снизилось на 20%», - говорится в сообщении.

Заметное снижение зарегистрировано в регионах с интенсивным движением поездов - Москве и Московской области: на 21 и 68 случаев меньше соответственно.

Основная причина происшествий, указали в МЖД, нарушение пешеходами правил безопасного поведения на объектах железнодорожного транспорта: хождение по железнодорожным путям в неустановленном месте; нахождение на пешеходном настиле во время движения поезда, попытки спрыгнуть или забраться на платформу.

«Для снижения и предотвращения несчастных случаев железнодорожники регулярно проводят информационно-разъяснительные мероприятия по правилам нахождения на объектах железнодорожного транспорта. В учебных учреждениях организуются уроки безопасности, проводятся профилактические беседы с детьми и их родителями, демонстрируются ролики по безопасности, раздаются специальные памятки. Совместно с представителями транспортной полиции организуются рейды в местах несанкционированного прохода граждан через железнодорожные пути», - добавляется в материале.

Кроме того, на МЖД ежегодно строят одноуровневые пешеходные переходы, вводят в эксплуатацию конкурсы и подземные пешеходные тоннели, оборудованные лифтами и эскалаторами. В некоторых местах в целях безопасности возводятся ограждения пути вдоль железной дороги, отмечается в сообщении.

<https://tass.ru/moskva/7492583>

## **ИНТЕРФАКС; 2020.10.01; РЕШЕНИЕ О ПЕРЕДАЧЕ СЕВАСТОПОЛЬСКОГО МОРПОРТА В ФЕДЕРАЛЬНУЮ СОБСТВЕННОСТЬ ОТМЕНЕНО - ВРИО ГУБЕРНАТОРА**

ГУП "Севастопольский морской порт" останется в собственности города, его передача в федеральные структуры отменена, сообщил врио губернатора города Михаил Развожаев журналистам в пятницу.

"Принято важное для Севастополя решение: мы не будем федерализировать Севастопольский морской порт. Сегодня президент поддержал и министерство транспорта РФ. Он останется в ведении города, и мы попробуем его развивать как единый хозяйственный организм", - сказал Развожаев после совещания по вопросам социально-экономического развития Крыма и Севастополя, которое провел в Ялте президент России Владимир Путин.

Глава города считает, что порт получит "новый импульс" и "станет важным инструментом развития города" после запуска грузового железнодорожного сообщения по Крымскому мосту, которое запланировано на 1 июля 2020 года.

В апреле 2019 года правительство Севастополя сообщало, что "запущен процесс передачи ГУП "Севастопольский морской порт" в федеральную собственность", проведен кадастровый учет и государственная регистрация прав на здания, сооружения, а также земельные участки предприятия. Дмитрий Овсянников, занимавший на тот момент пост губернатора города, прогнозировал, что этот процесс может занять два-три года. Он пояснял, что это решение связано с желанием сохранить предприятие, которое оказалось в сложной экономической ситуации, за счет средств федерального бюджета.

В сентябре Развожаев, ставший губернатором вместо Овсянникова двумя месяцами ранее, заявил журналистам, что правительство города рассматривает возможность оставить Севастопольский морпорт в собственности города. "Есть ряд проектов и идей, которые я не готов пока озвучивать. Но если это будет успешно реализовываться, то, может быть, было бы целесообразнее морпорт оставить в собственности Севастополя", - сказал тогда губернатор.

По данным аналитической системы "СПАРК-Интерфакс", единственным учредителем ГУП "Севастопольский морской порт" является правительство Севастополя в лице департамента экономического развития города. В 2018 году предприятие получило 294,8 млн рублей выручки (снижение на 3% по сравнению с 2017 годом) и 188,3 млн рублей чистого убытка (рост в 97 раз).

<https://tass.ru/ekonomika/7496385>

## **ИНТЕРФАКС; 2020.10.01; ПРОКУРАТУРА И ФАС ПРОВЕРЯЮТ ГЛАВНЫЙ ПОРТ САХАЛИНА, БЛОКИРУЮЩИЙ РАБОТУ МЕСТНЫХ КОМПАНИЙ**

Сахалинская транспортная прокуратура и управление ФАС по региону проводят проверки в ПАО "Холмский морской торговый порт" (ХМТП) по фактам блокирования проезда автотранспорта по территории порта 2 января и отключения работающих в порту компаний от энерго- и водоснабжения, сообщили "Интерфаксу" представители ведомств.

Холмский морской торговый порт - крупнейший незамерзающий зимой порт на юге Сахалина, стратегически важный для единственного в РФ островного региона, в том числе он обслуживает паромную переправу Холмск - Ванино между Сахалином и материком.

### **СЛОЖНОЕ НАЧАЛО ГОДА**

Представители ряда работающих в порту компаний сообщили "Интерфаксу", что 2 января въезд в порт и выезд из него были перегорожены бетонными блоками, что заблокировало разгрузку и погрузку прибывшего в тот день из порта Ванино грузопассажирского парома.

При этом с 1 января 2020 года ПАО "ХМТП" подняло тариф на проезд по территории порта для автофур с действовавших в 2019 году 3 тыс. рублей (за проезд в одну сторону) до 6 тыс. рублей, а для крупногабаритных фур ПАО ввело отдельный тариф - 12 тыс. рублей. Автоперевозчики с нововведением не согласились, в этой связи представители порта заблокировали проезд.

Чтобы не срывать отправку парома, автоперевозчикам пришлось заплатить по новым тарифам. Затем они обратились в УФАС, в транспортную прокуратуру и к областным властям.

"После нескольких совещаний, которые правительство региона провело в новогодние праздники с участием всех заинтересованных сторон и контролирующих органов, договорились пока оставить тарифы прежними (3 тыс. рублей за проезд автотранспорта по территории порта в одну сторону). ХМТП сказали, что они должны обосновать увеличение тарифа, дали им месяц на обоснование", - сказал агентству управляющий директор дивизиона трампового и проектного флота "Сахалинского морского пароходства" ("СахМП") Сергей Бриль.

Обоснованность нового тарифа проверят УФАС и региональная энергетическая комиссия. Бриль также привел пример: аналогичная услуга в порту Ванино, где автофуре до паромного причала нужно проехать по территории порта 3 км, стоит 2,5 тыс. рублей. В Холмском порту до причала нужно проехать 60 м, и при этом, по словам представителя "СахМП", даже ныне действующий тариф в 3 тыс. рублей в одну сторону "едва ли можно считать обоснованным".

По информации Бриля, представители порта не пропускают на его территорию пассажирские автобусы, которые доставляют к парому и обратно пассажиров, "людям приходится даже в непогоду идти пешком через территорию порта с чемоданами". Сотрудников "СахМП", а также компаний, обслуживающих паромный комплекс, сейчас пускают в порт только по одноразовым пропускам, в результате возле бюро пропусков постоянно выстраиваются очереди, что ведет к потере времени.

Он также отметил, что новые владельцы порта (сменились в 2018 году - ИФ) в начале 2019 года отключили паромный комплекс "СахМП" от энергоснабжения, пароходству тогда пришлось оперативно решать вопрос с прокладкой собственного энергокабеля.

Теперь же аналогичная ситуация с энерго- и водоснабжением сложилась у ООО "Трансбункер", которое завозит на Сахалин с материка дизтопливо и по объему оптовых поставок занимает 40% сахалинского рынка.

Генеральный директор ООО "Трансбункер" Юрий Богданов сообщил агентству, что ПАО "ХМТП" обесточило компанию в конце декабря 2019 года, в настоящее время предприятие осуществляет загрузку бензовозов с нефтебазы в порту с помощью своего дизель-генератора, который периодически выходит из строя и увеличивает время загрузки бензовозов. Компания также сейчас вынуждена решать вопрос о прокладке из города собственного энергокабеля, но на это потребуется время. ХМТП поднял стоимость проезда бензовозов по территории порта с прежних 1 тыс. 150 рублей за 1 машину (в одну сторону) до 3 тыс. 77 рублей. Сотрудники "Трансбункера" также вынуждены каждое утро стоять в очередях в бюро пропусков ХМТП за одноразовыми пропусками.

"Новые собственники порта создают нам невыносимые условия работы. Их не устраивает, что мы имеем свой бизнес на их территории и всячески пытаются нас таким образом выжить. Это своего рода такое завуалированное рейдерство", - утверждает Богданов.

Он также добавил, что более мелких арендаторов, которые ранее работали на территории Холмского морского торгового порта, новые собственники "выжили" еще в прошлом году, подняв тарифы на аренду.

## БЕЗ ВНИМАНИЯ ГОСОРГАНОВ НЕ ОСТАЛИСЬ

"Нам поступили заявления о нарушении антимонопольного законодательства в порту, которые касаются ограничения электроснабжения, подачи воды, ограничения в пропускном режиме, навязывании договора на дополнительные услуги (экспедирование по территории порта)", - сообщил агентству заместитель руководителя областного УФАС Роман Прохоров.

В связи с этим в пятницу служба возбудила в отношении ХМТП дело об административном правонарушении, предусмотренном частью 1 статьи 9.21 КоАП

(нарушение правил недискриминационного доступа, порядка подключения к сетям). В частности, ведомство установило, что потребители услуг порта не могли установить место и адрес, где необходимо получать информацию об услугах и способе их получения.

Свою проверку проводит Сахалинская транспортная прокуратура, запросив у ХМТП пакет документов с целью оценки действий ПАО.

"В случае выявления нарушений законодательства, будет принят весь комплекс мер прокурорского реагирования", - сообщил "Интерфаксу" заместитель транспортного прокурора региона Максим Лебедев.

В свою очередь **пресс-служба** правительства Сахалинской области сообщила, что в ближайшие выходные в порту будут дежурить специалисты министерства транспорта и дорожного хозяйства региона. К ним по всем проблемным вопросам смогут обратиться пассажиры паромной переправы, сотрудники портовых предприятий и перевозчики.

"Областной **Минтранс**, правительство региона и губернатор считают неприемлемой ситуацией, когда на территории стратегически важного объекта возникает несправедливая ситуация по отношению к жителям Сахалинской области. Мы не допустим нарушения прав сахалинцев и курильчан и намерены четко отстаивать интересы людей. При этом, если понадобится, будем принимать самые жесткие меры. Но пока для контроля и помощи пассажирам устанавливаем пост в Холмском порту", - приведены в сообщении слова главы сахалинского **Минтранса** Валерия Спиченко.

С 11 января в Холмском порту власти также запустят специальный автобус, который будет подъезжать к причалу. Людям больше не придется идти на паром по снежным тропам с чемоданами, говорится в сообщении.

В ХМТП агентству сложившуюся ситуацию не прокомментировали.

По данным аналитической системы "СПАРК-Интерфакс", крупнейшими акционерами ПАО "ХМТП" (компания зарегистрирована в Холмске в 1992 году) в 2018 году стали московское АО "Петросах" (22,9%), ЗАО "Липецкая водочная компания" (11,72%) и Юрий Фрейдис (20,11%).

## КОРПОРАТИВНЫЙ КОНФЛИКТ

В октябре 2018 года сообщалось о корпоративном конфликте в компании Urals Energy, добывающей нефть в России. Тогда совет директоров выявил сделки и займы на сумму около \$5,1 млн, которые были выданы крупнейшим акционером Сергеем Кононовым (семья Кононовых владеет 44% группы), он же является главой АО "Петросах" (эта компания входит в группу Urals Energy).

Осенью того же года в результате проведения независимого расследования, в частности, выяснилось, что только кредиты и сделки, связанные с ХМТП, составили примерно 204 млн рублей. Эти операции включают необеспеченные кредиты сотруднику "Петросаха" Фрейдису на 96 млн рублей по заниженной процентной ставке с погашением в июне 2019 года. Кроме того, Кононов продал "Липецкой водочной компании" часть пакета Urals Energy в ХМТП на 22 млн рублей, причем половину - на условиях отложенного платежа.

Также Кононов напрямую предоставил ХМТП кредиты на 97 млн рублей с погашением до сентября 2019 года. При этом сам Кононов через своих адвокатов заявил тогда, что, "будучи президентом "Петросаха", он имел полномочия осуществлять эти операции в соответствии с российским законодательством".

В августе 2018 года Urals Energy сообщала о том, что АО "Петросах" приобрело 23% акций Холмского морского торгового порта.

## **ПРАЙМ; 2020.10.01; ЛЬГОТЫ ДЛЯ ИНОСТРАННЫХ СПГ-ТАНКЕРОВ СНИЗЯТ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ - МАНТУРОВ**

Введение дополнительных льгот для иностранных СПГ-танкеров может негативно повлиять на конкурентоспособность отечественных судов, заявил в интервью журналу Минэнерго РФ "Энергетическая политика" министр промышленности и торговли России Денис Мантуров.

"На мой взгляд, введение дополнительных льготных условий использования иностранных судов может оказать уже негативное влияние на конкурентоспособность отечественных судов, и такое решение должно приниматься только на основе соответствующих технико-

экономических обоснований", - заявил он в ответ на вопрос, удалось ли окончательно отказаться от идеи обнуления ввозных пошлин на импортные суда-газовозы, как предлагал "Новатэк">.

Мантуров при этом отметил, что для создания конкурентоспособного производства СПГ в России отечественным компаниям уже оказывается существенная поддержка.

В августе 2019 года газета "Коммерсант" со ссылкой на письмо главы "Новатэка" Леонида Михельсона премьер-министру Дмитрию Медведеву писала, что компания попросила правительство не взимать таможенные пошлины с зафрахтованных компанией СПГ-танкеров под иностранным флагом, получивших право ходить по Севморпути. По данным издания, просьба была связана с переносом компанией перевалки СПГ в Мурманск, в результате чего рейсы танкеров под иностранным флагом, которые раньше были международными, станут каботажными. Это обяжет "Новатэк" оплатить таможенную пошлину в размере около 11,25 миллиона долларов.

## **ТАСС; 2020.10.01; МАНТУРОВ НЕ ИСКЛЮЧАЕТ РАСШИРЕНИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА РФ С МИРОВЫМИ ЦЕНТРАМИ СУДОСТРОЕНИЯ**

Глава Минпромторга РФ Денис Мантуров допускает возможность более широкого сотрудничества РФ с мировыми центрами судостроения, об этом он заявил в интервью журналу "Энергетическая политика".

"В строительстве крупных газовозов ледового класса мы используем возможности международного сотрудничества для ускорения развития потенциала отечественных проектных бюро и заводов, и я не исключаю расширения этого сотрудничества с ведущими мировыми судостроительными центрами в перспективе", - сказал Мантуров, отвечая на вопрос о возможности совместной работы с компанией Samsung по другим проектам.

Мантуров напомнил, что Samsung Heavy Industries станет технологическим партнером проекта "Звезда" и передаст российскому заводу техническую спецификацию, а также права на проектную документацию. Разработкой рабочей конструкторской документации займется ЦКБ "Лазурит" при поддержке Samsung Heavy Industries. "Важно, что суда будут находиться под управлением российской компании и будут зарегистрированы под российским флагом - это в полной мере будет соответствовать требованиям кодекса торгового мореплавания и интересам России", - подчеркнул министр.

Мантуров также отметил, что дополнительные льготы к уже утвержденным на использование иностранных судов могут оказать негативное влияние на конкурентоспособность отечественных судов. По мнению министра, имеющиеся меры поддержки российского судостроения достаточно широки и позволяют создать необходимые условия для действующих и новых проектов. При этом он отметил, что, говоря о судостроительной промышленности, 100% импортозамещение далеко не всегда является экономически обоснованным и достижимым.

Судостроительный комплекс "Звезда" в Большом Камне после ввода в эксплуатацию станет первой в России верфью крупнотоннажного судостроения. Верфь будет выпускать целую линейку средне- и крупнотоннажных судов и морской техники, включающей танкеры, газовозы, элементы буровых платформ, суда снабжения и сейсморазведки. В апреле 2019 года "Звезда" и "Совкомфлот" заключили контракт на строительство пилотного судна-газовоза для "Арктик СПГ - 2". Всего планируется построить 15 газовозов.

## **ИНТЕРФАКС; 2020.10.01; СТРУКТУРА РУСАЛА ДО 2025Г ПЕРЕВАЛИТ ЧЕРЕЗ ПОРТ ВАНИНО ГЛИНОЗЕМ НА 4,5 МЛРД РУБ.**

АО "Ванинский морской торговый порт" ("Порт Ванино" (МОЕХ: MTPV), крупнейшая стивидорная компания в одноименном порту в Хабаровском крае) и RS International GmbH ("дочка" "РусАла" (МОЕХ: RUAL)) заключили соглашение о перевалке грузов до 2025 года, говорится в сообщении стивидора.

Соглашение является дополнительным к договору от декабря 2016 года, регулирующему перевалку импортного глинозема, завозимого в порт Ванино на морских судах и вывозимого из порта железнодорожным транспортом.

Сумма контракта - 4,482 млрд рублей. По актуальным спотовым ценам, это около 262 тыс. тонн глинозема при ежегодном объеме импорта "РусАла" на уровне 4,85 млн тонн.

## **КОММЕРСАНТЪ; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; 2020.13.01; AIRBRIDGE ЗАШАТАЛСЯ; ИЗ КРУПНЕЙШЕЙ ГРУЗОВОЙ АВИАКОМПАНИИ РОССИИ УХОДЯТ ПИЛОТЫ**

Падение рынка грузовых перевозок в прошлом году отразилось на крупнейшей в России грузовой авиакомпании. По словам источников "Ъ", пилоты AirBridgeCargo начали уходить в группу «Аэрофлот» и зарубежные авиакомпании на фоне перебоев с выплатами зарплат. На данный момент массового оттока нет, а в компании утверждают, что ее штат полностью укомплектован. Источники "Ъ" считают, что AirBridgeCargo могла закончить 2019 год с убытком: ей хватает средств на операционную деятельность, но, возможно, придется реструктурировать кредиты. Эксперты считают, что в новую эпоху на рынке грузоперевозок смогут выжить только авиакомпании, напрямую связанные с электронными торговыми площадками.

Пилоты AirBridgeCargo, входящей в группу «Волга-Днепр», начали уходить в другие компании, рассказали два источника "Ъ" на рынке авиаперевозок. По словам одного из них, несколько пилотов перешли в «Аэрофлот» и «Победу». «С ноября 2019 года в AirBridgeCargo начались задержки с выплатой заработной платы персоналу. Пилоты получали только оклад без полетных денег, которые составляют до 70% выплат»,— утверждает источник "Ъ".

Переход в «Аэрофлот» объясняется наличием в его парке широкофюзеляжных самолетов Boeing 777-300ER, тогда как AirBridgeCargo эксплуатирует Boeing 747-8F, Boeing 747-400F и Boeing 747-400ERF. По словам собеседника "Ъ" в одной из чартерных авиакомпаний, на переучивание пилотов с Boeing 747 на Boeing 777 нужно всего несколько недель. По этой же причине в ближайшем будущем возможен отток пилотов AirBridgeCargo в чартерные пассажирские компании Nordwind и Azur Air, также эксплуатирующие дальнемагистральные Boeing.

Собеседник "Ъ", знакомый с ситуацией в AirBridgeCargo, говорит, что на данный момент в группу «Аэрофлот» перешло несколько человек, массового оттока не наблюдается. Другой источник "Ъ", близкий к группе «Волга-Днепр», утверждает, что в конце прошлого года задержка выплат произошла лишь раз: сотрудникам не выдали аванс, но в дату выплаты заработной платы перечислили сразу всю сумму, что не является нарушением законодательства. Он говорит, что зарплата командира воздушного судна вместе с надбавками составляет 600–700 тыс. руб. в месяц, что сопоставимо с зарплатами в «Аэрофлоте». Источник "Ъ" в группе «Волга-Днепр» подтвердил уход пилотов, но, по его словам, за последний квартал 2019 года ушли только десять человек. «Кто-то ушел в другие грузовые компании, кто-то — в зарубежные, о массовом оттоке речи нет»,— сказал он.

В AirBridgeCargo "Ъ" заявили, что все выплаты сотрудникам производятся своевременно и в полном объеме: «По летному составу за период 2019–2020 годов мы не можем отметить значительных изменений ни в меньшую, ни в большую сторону. Штат авиакомпании полностью укомплектован».

Помимо AirBridgeCargo в группу «Волга-Днепр» входит одноименная компания, занимающаяся чартерными перевозками на самолетах «Руслан» и Ил-76ТД-90ВД, а также авиакомпания «Атран» (перевозки экспресс-грузов). По данным Росавиации, AirBridgeCargo за 11 месяцев 2019 года сократила перевозки грузов и почты на 6,7%, до 497,4 тыс. тонн. В 2017 году при выручке 80,2 млрд руб. AirBridgeCargo получила 4 млрд руб. прибыли. В 2018 году прибыль упала до 1 млрд руб. при выручке 99,2 млрд руб. Данные за 2019 год компания опубликует в конце января.

Проблемы авиакомпании связаны с падением мирового рынка грузоперевозок. «В предыдущие годы AirBridgeCargo большую часть года работала в убыток, но в высокий

сезон, с середины сентября до середины декабря, резко наращивала объемы и по итогам года выходила в плюс. В этом году подъема в конце года не было»,— говорит источник “Б”, близкий к группе «Волга-Днепр». Он полагает, что в 2019 году перевозчик получит около 100 млн руб. убытка. Но риска банкротства, по его мнению, сегодня нет. «В группе компаний всегда есть возможность перенаправить ресурсы из одной компании в другую»,— говорит он. Сейчас AirBridgeCargo оптимизирует маршрутную сеть, отказываясь от убыточных направлений и сокращая число рейсов. «Компании хватает средств на операционную деятельность, а вот по выданным кредитам, возможно, потребуется реструктуризация»,— полагает источник “Б”.

Глава Infomost Борис Рыбак считает, что время специализированных грузовых авиакомпаний прошло. «Первый звонок прозвучал в 2008 году, когда грузовой авиарынок, каким мы его знали, рухнул почти полностью. После этого грузы по большей части переместились в багажные отделения пассажирских самолетов. Грузоперевозчики смогли частично адаптироваться, но в конечном счете на рынке останутся только те, кто будет полностью интегрирован в новые логистические концепции, связанные с четвертой промышленной революцией и электронной коммерцией. Этот процесс крайне непростой»,— говорит эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/4219099>

## **ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.13.01; «ШЕРЕМЕТЬЕВО» СТАЛО ВОСЬМЫМ ПО ВЕЛИЧИНЕ АЭРОПОРТОМ ЕВРОПЫ; ЗА ГОД ОН ПОДНЯЛСЯ НА ДВЕ СТУПЕНИ, ОБОГНАВ АЭРОПОРТ МЮНХЕНА И ЛОНДОНСКИЙ «ГАТВИК»**

В 2018 г. «Шереметьево» впервые в истории российских аэропортов вошло в десятку крупнейших в Европе по количеству обслуженных пассажиров, оттеснив на 11-е место римский «Фьюмичино». В прошлом году компания Александра Пономаренко, Александра Скоробогатко и Аркадия Ротенберга развила успех. В 2019 г. трафик в «Шереметьево» вырос на 8,9% и достиг 49,9 млн человек.

Это позволит аэропорту стать теперь уже восьмым по величине в Европе. Ведь «Шереметьево» демонстрирует самый быстрый рост в топ-10. О показателях за весь 2019 год из конкурентов отчитался только аэропорт Стамбула. Его трафик не изменился – 68 млн человек. Все остальные сообщали только о результатах за 11 месяцев. Но уже по итогам января – ноября «Шереметьево» было восьмым, и декабрь никак не мог повлиять на этот расклад. «Гатвик» в течение года рос всего на 0,5%, и его трафик за 12 месяцев едва ли достигнет 47 млн человек. Аэропорт Мюнхена рос темпами 4–5%, а в начале года пресс-служба прогнозировала пассажиропоток в 48 млн человек. До занимающего 7-е место аэропорта Барселоны «Шереметьево» не хватит примерно 3 млн пассажиров. Представитель аэропорта Мюнхена от комментариев отказался, его коллега из «Гатвика» на запрос «Ведомостей» не ответил.

«Рост «Шереметьево» связан прежде всего с группой «Аэрофлот», которая, как и вся российская авиация в целом, растет быстрее мирового рынка. Иностранные авиакомпании, в том числе активно летающие в «Шереметьево» китайские перевозчики, особо погоды не делают», – говорит гендиректор Infomost Борис Рыбак. «Аэрофлот» в январе – ноябре перевез 34,4 млн человек, обеспечив базовому аэропорту 75% всех пассажиров. Но «Аэрофлот» вырос за этот период только на 4,8%. Зато в «Шереметьево» в конце 2018 г. часть своего московского флота перевела из «Внуково» крупнейшая «дочка» «Аэрофлота» – авиакомпания «Россия». В 2019 г. компания перевезла через «Шереметьево» около 4 млн пассажиров, говорит представитель «России».

Впрочем, в любой момент может наступить стагнация, скептичен Рыбак: «Экономика России и доходы населения не растут, бурный рост перевозок уже несколько лет поддерживается чрезмерной конкуренцией и заниженными ценами на перелеты. Авиакомпании в целом убыточны, период низких цен вскоре закончится, а с ним и рост».

«Рост «Шереметьево» может поддерживать международный транзит: «Аэрофлот» важную ставку делает на перевозки из Европы в Юго-Восточную Азию через «Шереметьево», в ближайшие годы «Аэрофлот» серьезно нарастит дальнемагистральный

флот», – отмечает директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев. Также «Шереметьево» может расти за счет переманивания авиакомпаний из других московских аэропортов. 17 января открывается терминал С1, куда перейдут международные рейсы «Аэрофлота», что сильно разгрузит терминалы D, E и F, добавляет Пантелеев. Но против «Шереметьево» сыграет введение режима «открытое небо» в «Пулково», так как многие пассажиры, летавшие в Европу через Москву, будут летать напрямую из Санкт-Петербурга, говорит он.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/01/12/820407-sheremetevo-vosmim>

## **ТАСС; 2020.12.01; СК УСТАНОВИЛ ПРИЧИНУ АВАРИИ SSJ-100 В ШЕРЕМЕТЬЕВО**

Следствие пришло к однозначному выводу, что в крушении самолета Sukhoi Superjet авиакомпании «Аэрофлот» в аэропорту Шереметьево виноват командир экипажа Денис Евдокимов, продолжения расследования о действиях наземных служб не будет. Об этом сообщил заместитель председателя Следственного комитета РФ Игорь Краснов в интервью газете «Коммерсантъ».

«Продолжения [расследования] не будет. У нас есть заключение экспертов о четкой причине, почему произошла эта трагедия. Мы изучили доводы авиакомпании и самого пилота, и можем сказать, что самолет здесь точно не при чем, поскольку подобные посадки в принципе не предусмотрены не только для SSJ, но и, например, для Boeing и Airbus, и других самолетов», - сказал он.

Краснов напомнил, что Евдокимову предъявлено обвинение в нарушении правил эксплуатации воздушного транспорта. Сейчас он с адвокатом знакомится с материалами дела. По словам Краснова, Евдокимов имел специальную подготовку и значительный опыт управления самолетами различных типов.

«Тем не менее, своими действиями, как установили наши сотрудники, создал разрушающую перегрузку, превышавшую эксплуатационные ограничения воздушного судна», - сказал замглавы СК. Он пояснил, что грубая посадка на полосу была произведена с превышением скорости и вертикальной перегрузкой. SSJ трижды подсакивал от взлетно-посадочной полосы, пока не подломились основные опоры шасси, что повлекло разрушение конструкции самолета с разливом и воспламенением топлива.

Как сообщила ранее адвокат Евдокимова Наталья Митусова, свою вину он не признает, находится под подпиской о невыезде.

<https://tass.ru/proisshestviya/7505379>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/4206417#id1715152>

## **РИА НОВОСТИ; 2020.12.01; ЭКСПЕРТЫ РАСКРЫЛИ ПРАВДУ О КИСЛОРОДНЫХ МАСКАХ В САМОЛЕТЕ**

Эксперты рассказали, сколько длится действие кислородных масок, необходимых при разгерметизации салона самолета, сообщает Express.

Путешествие на самолете сопряжено с определенным набором рисков. Экстренные случаи редки, но перед каждым рейсом экипаж на борту рассказывает о безопасности и демонстрирует использование кислородных масок, спасательных жилетов.

Если во время полета возникнет аварийная ситуация, связанная с кислородом, например разгерметизация, маски автоматически выпадут для использования путешественниками.

Резервуары с кислородом, которые обеспечивают находящихся на борту людей воздухом для дыхания, хранятся в нижней части самолета. Однако, если система давления воздуха в салоне выходит из строя, используется химический кислород, хранящийся над сиденьями.

Задача капитана в это время — безопасно спустить самолет до уровня, на котором можно получить доступ к воздуху. Затем следует организованная аварийная посадка в ближайшем аэропорту.

Издание сообщает, что фактически действие кислородных баллонов длится от десяти до 20 минут.

Скорость, с которой расходуется кислород, во многом зависит от того, насколько быстро дышит пассажир.

Правда, нет необходимости паниковать. «Пилоты могут спуститься на необходимую высоту гораздо быстрее, чем кончится кислород. Они знают ситуацию», — говорит летный хирург военно-воздушных сил доктор Грегори Пиннелл. Правда, спуск может быть довольно резким.

<https://ria.ru/20200112/1563229674.html>

## **ТАСС; 2020.10.01; IATA ПОДТВЕРДИЛА «АЭРОФЛОТУ» ПОВЫШЕНИЕ УРОВНЯ ДИСТРИБУЦИИ АВИАПЕРЕВОЗОК**

Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA) подтвердила российской компании «Аэрофлот» повышение уровня дистрибуции авиаперевозок. Об этом сообщили в пятницу ТАСС в пресс-службе перевозчика.

«Компания получила сертификат четвертого уровня дистрибуции авиаперевозок по реализуемой в рамках IATA программе NDC (New Distribution Capability)», - сказал собеседник агентства, напомнив, что предыдущий - третий - уровень был подтвержден российскому перевозчику в 2018 году. Данная программа, продолжил в пресс-службе, подразумевает повышение качества обслуживания за счет делегирования широких полномочий агентам, продающим билеты и услуги.

«Высокий, четвертый, уровень, засвидетельствованный сертификатом IATA, позволяет агентам в режиме реального времени управлять предложениями, заказами и дополнительными сервисами», - заметил собеседник агентства. В частности, речь идет об оперативном обмене и возврате билетов, получении информации об изменениях в бронировании, а также ускорении перевода агентов на собственный канал продаж билетов. Все это, как уверены в компании, способствует оптимизации расходов на дистрибуцию.

Генеральный директор «Аэрофлота» Виталий Савельев заметил, что повышение уровня стандарта NDC позволит перевозчику максимально полно учитывать потребности своих пассажиров. «Широкое использование NDC подтверждает лидерство «Аэрофлота» в области цифровизации, а благодаря современным высокотехнологичным решениям расширяется спектр предлагаемого продукта, увеличивается эффективность работы компании», - сказал он.

Савельев отметил в этой связи, что дальнейшее внедрение инноваций, в том числе в сфере искусственного интеллекта, является одной из ключевых задач стратегии развития группы компаний «Аэрофлот» до 2023 года.

<https://tass.ru/ekonomika/7498039>

## **ПРАЙМ; 2020.10.01; ВЗГЛЯД ИЗНУТРИ: ЭКОЛОГИЧЕСКИ БЕЗОПАСНОГО АВИАТОПЛИВА ЕЩЕ ДОЛГО ПРИДЕТСЯ ЖДАТЬ**

Поскольку электрифицированные и гибридные самолеты вряд ли в ближайшие десятилетия появятся в коммерческих объемах, путь авиационной отрасли к более чистому в экологическом плане будущему должен обеспечиваться топливом, разработанным с учетом экологических требований. Однако самые многообещающие виды топлива, которые есть на данный момент, в долгосрочной перспективе могут оказаться проигрышной ставкой.

На долю авиации в международных выбросах углекислого газа приходится всего 2,4%. Однако эта цифра быстро повышается, поскольку спрос на авиаперевозки растет быстрее, чем Boeing и Airbus могут улучшить топливную эффективность своих самолетов. Еще одной угрозой для репутации отрасли является то, что рост в последнее время по большей части обеспечивался ближнемагистральными маршрутами. А на таких расстояниях пассажиры могут воспользоваться гораздо менее вредными для окружающей среды поездами.

Столкнувшись с угрозой роста налогов и, возможно, даже ограничений в авиационной отрасли, авиакомпании сейчас пытаются сократить чистый объем выбросов за счет финансирования экологических проектов по поглощению углекислого газа. Однако меры

по предотвращению загрязнения окружающей среды углекислым газом тоже подверглись критике, так как в ходе проведенного анализа выяснилось, что это бы произошло и так.

Впрочем, авиакомпании считают, что паниковать не стоит, поскольку есть альтернатива: авиационное топливо, получаемое из экобезопасных источников можно смешивать с традиционными вариантами, чтобы сократить выбросы от самолетов.

На этой неделе базирующийся в Нью-Йорке авиаперевозчик JetBlue заявил, что позднее в этом году рейсы его самолетов из Сан-Франциско будут осуществляться на биотопливе на основе переработанного сырья, которое производит финская энергетическая компания Neste. Такие авиакомпании, как Delta Air Lines, United Airlines и All Nippon Airways, рассчитывают на подобные виды топлива, которые, в отличие от эквивалентного топлива, применяемого в автоотрасли, могут относительно легко распространяться.

На сегодняшний день на долю экобезопасных видов топлива приходится менее 0,1% суммарно потребляемого топлива, но, как ожидается, эта цифра будет стремительно расти. Если эти виды топлива сумеют полностью заменить традиционное авиатопливо, выбросы от международных перелетов в 2050 году сократятся на 63% с ожидаемой исходной отметки. Такой прогноз дает Международная ассоциация гражданской авиации. Но, судя по данным, которые сравнил Никита Павленко из Международного совета по экологически чистому транспорту, предполагаемая стоимость каждого вида экобезопасного топлива — как только производители потенциально нарастят производство — указывает на то, что полный переход на эти виды топлива может оказаться непомерно дорогим.

Возьмем, к примеру, гидроочищенные сложные эфирные соединения и жирные кислоты (HEFA), производимые путем гидроочистки растительных масел или утильных жиров. Это самые дешевые виды экобезопасного авиатоплива, и они быстрее всего могут быть выведены на рынок. Тем не менее они почти в два раза дороже традиционного авиатоплива. И этот разрыв вряд ли удастся существенно сократить, поскольку речь идет о переменных расходах, которые в основном зависят от цены перерабатываемого сырья.

Но хуже то, что, если верить модели Павленко, многие виды HEFA могут нанести окружающей среде даже больший вред, чем традиционное топливо, если принять во внимание стоимость чистых выбросов от перепрофилирования земельных угодий, необходимых для выращивания нужных растений. В других анализах делаются схожие выводы.

Есть и более чистые источники экобезопасного топлива, например газификация твердых отходов, но и у них есть проблема: сейчас они в несколько раз дороже, чем традиционное топливо. Впрочем, обнадеживает то, что их стоимость в основном фиксирована и зависит от капзатрат. Поэтому эта технология обладает значительно большим потенциалом для снижения цен в сравнении с топливом на основе растительного сырья.

На долю топлива приходится четверть суммарных расходов у традиционных авиакомпаний и треть — у бюджетных. Удвоение этих затрат станет смертельным ударом для многих из них, особенно для лоукостеров, пассажиры которых крайне остро реагируют на изменение цен.

Это не значит, что обещания экобезопасных видов топлива пустые. Но они в гораздо большей степени зависят от капвложений, которые будут способствовать масштабному развитию и повышению эффективности технологий (причем власти могут облегчить этот процесс за счет грантов и госинвестиций), чем от субсидий и налогов, помогающих внедрить полноценные виды биотоплива.

Хотя на разработку авиационного топлива, которое было бы одновременно доступно и экобезопасно, понадобится меньше времени, чем на создание электрифицированных самолетов, это все же вопрос будущего, а не настоящего.

— Автор Jon Sindreu, jon.sindreu@wsj.com; перевод ПРАЙМ, +7 (495) 645-37-00, dowjonsteam@lprime.biz

Dow Jones Newswires, ПРАЙМ

<https://lprime.ru/business/20200110/830778845.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.10.01; АВИАЦИОННЫЕ ВЛАСТИ АРМЕНИИ ОПРОВЕРГАЮТ СООБЩЕНИЯ О ПЛАНАХ ОТКРЫТЬ РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ ЕРЕВАН-СИМФЕРОПОЛЬ**

Комитет гражданской авиации (КГА) Армении опроверг сообщения о том, что планируется открытие регулярных авиарейсов между Симферополем и Ереваном. Ранее ряд СМИ сообщили со ссылкой на главу комитета крымского парламента по туризму, курортам и спорту Алексея Черняка о том, что авиакомпания "Икар" получила соответствующее разрешение на осуществление рейсов Симферополь-Ереван.

"Каких-либо обсуждений с авиакомпаниями не было, каких-либо заявок на рейсы (Ереван-Симферополь - ИФ) не было. Так что, говорить об авиарейсах излишне", - сказали "Интерфаксу" в КГА Армении.

На ту же тему:

<https://ria.ru/20200110/1563265635.html>

<https://crimea.ria.ru/society/20200110/1117838353/Zapustyat-li-samolety-iz-Armenii-v-Krym.html>

<https://crimea.mk.ru/social/2020/01/10/v-armenii-oprovergli-zapusk-aviasoobshheniya-v-krymom-smi.html>

<https://lenta.ru/news/2020/01/10/armen/>

<https://ru.armeniasputnik.am/society/20200110/21662195/Izvestno-kogda-Ikar-zapustit-regulyarnye-reysy-iz-Kryma-v-Erevan.html>

### **ТАСС; 2020.10.01; МИНТРАНС ПРОСИТ МИД РАССМОТРЕТЬ ВОЗМОЖНОСТЬ НАЧАТЬ ПЕРЕЛЕТЫ МЕЖДУ КРЫМОМ И АРМЕНИЕЙ**

Комитет гражданской авиации (КГА) Армении опроверг сообщения о том, что планируется открытие регулярных авиарейсов между Симферополем и Ереваном. Ранее ряд СМИ сообщили со ссылкой на главу комитета крымского парламента по туризму, курортам и спорту Алексея Черняка о том, что авиакомпания "Икар" получила соответствующее разрешение на осуществление рейсов Симферополь-Ереван.

"Каких-либо обсуждений с авиакомпаниями не было, каких-либо заявок на рейсы (Ереван-Симферополь - ИФ) не было. Так что, говорить об авиарейсах излишне", - сказали "Интерфаксу" в КГА Армении.

Между тем, в пятницу стало известно, что министерство транспорта РФ направило письмо в министерство иностранных дел России с просьбой рассмотреть возможность открытия авиарейсов между Крымом и Арменией.

"Минтранс России направил письмо в МИД России с просьбой рассмотреть данный вопрос и в случае принятия положительного решения направить ноту в Армению", - сообщили "Интерфаксу" в пресс-службе министерства транспорта РФ.

Официальные международные рейсы не осуществляются в Крым с 2014 года. Это связано с санкциями, введенными после вхождения полуострова в состав РФ. Аэропорт "Симферополь" обслуживает сейчас рейсы только внутри России.

<https://tass.ru/ekonomika/7493695>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20200110/1563256995.html>

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3227892>

<http://crimea24.tv/content/v-marte-planiruyut-otkryt-aviasoobshchenie-mezhdu-simferopolem-i-erevanom>

### **RNS; 2020.10.01; В СОВФЕДЕ ОЦЕНИЛИ СКОРЫЙ ЗАПУСК РЕЙСА СИМФЕРОПОЛЬ — ЕРЕВАН**

Выданный авиакомпании «Икар» допуск на рейс Симферополь — Ереван и его скорый запуск является безусловным плюсом для Крыма, заявил изданию Nation News член Совфеда Сергей Цеков.

«Это авиасообщение — безусловный плюс для нас, России в целом и всего мирового сообщества. Вот, пожалуйста, если заявляете о правах человека, то вот вам свобода перемещения. Приезжайте в Крым и сами все увидите», — отметил сенатор.

Цеков напомнил, что аэропорт Симферополя продолжает развиваться и является одним из самых динамичных в России.

Ранее на сайте **Росавиации** был опубликован приказ о выдаче авиакомпания «Икар», которая летает под брендом Pegas Fly, допуска на рейс Симферополь — Ереван с частотой полетов семь раз в неделю.

<https://rns.online/transport/V-Sovfede-otsenili-skorii-zapusk-reisa-Simferopol--Erevan-2020-01-10/>

## **RNS; 2020.10.01; В РОСАВИАЦИИ ПОДТВЕРДИЛИ ВЫДАЧУ ДОПУСКА НА РЕЙС МЕЖДУ КРЫМОМ И АРМЕНИЕЙ**

Авиакомпания «Икар», летающая под брендом Pegas Fly, действительно получила допуск на осуществление рейса Симферополь — Ереван с частотой полетов 7 раз в неделю, следует из приказа **Росавиации** от 16 декабря 2019 года, опубликованного на сайте.

В ведомстве RNS также подтвердили выдачу данного допуска.

Ранее в пятницу ТАСС со ссылкой на председателя комитета по туризму, курортам и спорту Государственного совета республики Крым Алексея Черняка сообщил, что **Росавиация** выдала допуск компании «Икар» на полеты из Симферополя в Ереван.

По его словам, компания планирует запустить рейсы с меньшей частотой «с весны этого года, ближе к лету».

RNS направило запрос в **пресс-службу** авиакомпании.

<https://rns.online/transport/V-Rosaviatsii-podtverdili-vidachu-dopuska-na-reis-mezhdu-Krimom-i-armeniei-2020-01-10/>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2020/01/10/reg-ufo/v-krymu-ocenili-plany-zapuska-priamyh-rejsov-simferopol-erevan.html>

## **ИНТЕРФАКС; 2020.10.01; РФ ДОГОВОРИЛАСЬ С ТУРЦИЕЙ О ВТОРОМ ПЕРЕВОЗЧИКЕ НОВОСИБИРСК-АНТАЛЯ В ОБМЕН НА ПОЛЕТЫ НАД СИБИРЬЮ**

Авиационные власти РФ договорились с турецкими коллегами о втором назначенном перевозчике на маршруте Новосибирск — Анталья, свидетельствует их переписка, опубликованная на сайте **Росавиации**. За это РФ предоставит право турецкой авиакомпании выполнять рейсы Стамбул — Улан-Батор, используя транссибирские маршруты.

"Если турецкая сторона согласится ввести принцип двойного назначения на маршруте Новосибирск — Анталья с семью частотами, закрепленными за вторыми назначенными авиакомпаниями обеих сторон, российская сторона готова предоставить турецкому перевозчику право осуществлять полеты над территорией России с использованием системы транссибирских маршрутов на линии Стамбул — Улан-Батор — Стамбул при условии заключения коммерческого соглашения с российским перевозчиком в пределах конкретных частотных ограничений, установленных пунктом 3 Меморандума о взаимопонимании от 4 мая 2013 года", — говорится в письме главы департамента госполитики в области гражданской авиации **Минтранса** РФ Светланы Петровой в адрес и.о. директора главного управления гражданской авиации **Минтранса** Турции Бахри Кесиджи от 20 декабря.

В ответном письме от 23 декабря представитель турецкого **Минтранса** дает согласие на такое предложение российского ведомства.

По данным сайта аэропорта "Толмачево", в зимнем расписании рейсы из Новосибирска в Анталья не выполняются. В летнем расписании полеты по этому маршруту планирует запустить S7. Прямые рейсы Стамбул — Улан-Батор выполняет Turkish Airlines.

Система транссибирских маршрутов предполагает беспосадочные полеты из Европы в Азию над Сибирью. За ее использование РФ с 1970-х годов взимает с иностранных авиакомпаний платежи: их размер не раскрывается, по неофициальным данным, это сотни миллионов долларов в год. Большую часть "транссибирских роялти" получает "Аэрофлот", часть денег достается **Росавиации** на поддержку летных училищ.

## **РИА НОВОСТИ; 2020.10.01; АЭРОПОРТ "СИМФЕРОПОЛЬ" ГОТОВ К ВОЗОБНОВЛЕНИЮ МЕЖДУНАРОДНЫХ РЕЙСОВ**

Аэропорт "Симферополь" имени Ивана Айвазовского готов к возобновлению международного сообщения, сообщили в **пресс-службе** авиаузла.

Ранее глава комитета крымского парламента по туризму, курортам и спорту Алексей Черняк заявил РИА Новости, что регулярные авиарейсы между Симферополем и Ереваном (Армения) планируется открыть с марта текущего года. Авиакомпания "Икар" уже получила соответствующие разрешение и согласования от **Росавиации**. По его словам, авиамаршрут между Симферополем и Ереваном станет первым регулярным международным рейсом после воссоединения Крыма с Россией. Международное сообщение с Крымом было прекращено после воссоединения полуострова с Россией из-за санкционной политики Украины и западных стран.

"Инфраструктура аэропорта "Симферополь" предусматривает возможность обслуживания международных рейсов. В частности, для пассажиров, вылетающих в страны Таможенного союза или прибывающих из них, в терминале оборудованы 12 специальных кабин пограничного контроля, а также отдельные выходы на посадку", - говорится в сообщении.

В **пресс-службе** заверили, что аэропорт "Симферополь" обеспечит максимально комфортные условия для авиакомпаний, желающих организовать полеты как в ближнее, так и дальнее зарубежье.

<https://ria.ru/20200110/1563256654.html>

## **ТАСС; 2020.10.01; ЛЬГОТНЫЕ АВИАБИЛЕТЫ СТАЛИ ДОСТУПНЫ ДЛЯ ЖИТЕЛЕЙ СЕВЕРА ХАБАРОВСКОГО КРАЯ**

Продажа льготных авиабилетов для жителей северных районов Хабаровского края началась в пятницу, сообщили ТАСС в авиакомпании "Хабаровские авиалинии".

Работа по повышению транспортной доступности отдаленных северных территорий Дальнего Востока ведется регионами в рамках поручений Владимира Путина.

"Продажа стартовала в пятницу, 10 января. Льготные авиабилеты доступны для жителей Аяно-Майского, Тугуро-Чумиканского, Ульчского, Николаевского, Охотского районов и района имени П. Осипенко. При приобретении льготного авиабилета необходимо подтвердить факт постоянного проживания пассажира в этих районах и дать согласие на обработку персональных данных", - сказали в авиакомпании.

Стоимость авиабилета по маршруту, например, Хабаровск - Аян составляет 11913 рублей в одну сторону, Хабаровск - Чумикан - 10482 рубля. Льготный авиабилет для постоянно проживающих жителей северных районов стоит 4,5 тыс. рублей в одну сторону, для детей до 12 лет - 3 тыс. рублей. Правом льготного проезда можно воспользоваться четыре раза в год.

Распоряжение о введении льготных авиатарифов в северных районах подписал губернатор Сергей Фургал. С июля 2019 года программа работала в пилотном режиме в Охотском районе. За это время по льготной стоимости купили 3220 билетов, пассажиропоток вырос почти на 10%, сообщается на сайте краевого правительства. Цель программы - сделать максимально доступными авиабилеты для жителей отдаленных поселков, куда можно добраться только на самолете. Соответствующие соглашения о выполнении льготных авиаперевозок заключены с "Хабаровскими авиалиниями" и авиакомпанией "Аврора".

"Хабаровские авиалинии", в частности, будут выполнять рейсы из Хабаровска в Охотск, Аян, Чумикан, Херпучи, Богородское, Нелькан и в обратном направлении. Авиакомпания "Аврора" намерена перевозить пассажиров по маршруту Хабаровск - Николаевск-на-Амуре и обратно. "На реализацию программы в краевом бюджете на 2020 год предусмотрено 25 млн рублей. Что касается механизма продажи билетов, то никаких квот на рейсы не установлено. Авиакомпаниям будут ориентироваться на фактический спрос", - говорится в сообщении.

<https://tass.ru/obschestvo/7492071>

## **RNS; 2020.10.01; «АЭРОФЛОТ» ПОЛУЧИЛ СЕРТИФИКАТ НОВОГО УРОВНЯ ПО СТАНДАРТУ ПРОДАЖИ БИЛЕТОВ NDC**

«Аэрофлот» получил сертификат четвертого уровня в рамках внедрения нового стандарта дистрибуции авиаперевозок и дополнительных услуг NDC, разработанного Международной ассоциацией воздушного транспорта (IATA), сообщает **пресс-служба** авиаперевозчика.

Как пояснили в компании, четвертый уровень позволит увеличить качество обслуживания пассажиров, например, оперативно выполнять операции по обмену и возврату билетов.

«Сегодня основной тренд в мировом бизнесе — персонализация услуг, поэтому повышение уровня стандарта NDC позволит Аэрофлоту максимально полно учитывать потребности своих пассажиров», — отметил гендиректор «Аэрофлота», член Совета управляющих IATA Виталий Савельев.

Сертификацию IATA третьего уровня стандарта NDC перевозчик прошел в прошлом году.

<https://rns.online/transport/aeroflot-poluchil-sertifikat-novogo-urovnya-po-standartu-prodazhi-biletov-NDC-2020-01-10/>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2020/01/10/aeroflot-vyhodit-na-novyj-uroven-prodazh-aviabiletov-po-mezhdunarodnym-standartam.html>

<https://lenta.ru/news/2020/01/10/aeroflot4/>

[https://www.gazeta.ru/social/news/2020/01/10/n\\_13902776.shtml](https://www.gazeta.ru/social/news/2020/01/10/n_13902776.shtml)

## **ИНТЕРФАКС; 2020.10.01; АЭРОПОРТЫ МОСКВЫ В ПЕРВУЮ ДЕКАДУ ЯНВАРЯ ОБСЛУЖИЛИ НА 15% БОЛЬШЕ ПассажиРОВ, ЧЕМ ГОД НАЗАД**

**Росавиация** подвела итоги новогодних авиаперевозок: три основных столичных аэропорта в каникулы обслужили 2,5 млн пассажиров, что на 14,7% больше, чем за тот же период годом ранее.

"В период с 30 декабря 2019 года по 8 января 2020 года аэропорты "Внуково", "Домодедово" и "Шереметьево" обслужили 2,558 млн пассажиров. Годом ранее за аналогичный период столичные аэропорты приняли 2,231 млн. пассажиров. Таким образом, пассажиропоток в дни новогодних праздников сезона 2019-2020 увеличился на 14,7 %", - говорится в сообщении ведомства.

Лидерам по новогодним перевозкам стал аэропорт "Шереметьево", обслуживший 1,249 млн пассажиров. На втором месте - "Домодедово" с 745,3 тыс. пассажиров, на третьем - "Внуково" (563,7 тыс.).

"За указанный период из аэропортов Московского авиационного узла было выполнено 19961 рейс, на 13% больше, чем годом ранее. Максимальная нагрузка по количеству обслуженных пассажиров пришлась на 5 января, когда услугами аэропортов МАУ воспользовались более 286,7 тыс. пассажиров", - сообщили в **Росавиации**.

По данным ведомства, на внутренних воздушных линиях значительным спросом пользовались рейсы в Санкт-Петербург, Сочи, Екатеринбург, Краснодар и Симферополь. Наиболее популярными международными направлениями на новогодние праздники традиционно стали горнолыжные курорты Европы, а также Куба, Доминиканская Республика, Таиланд, Вьетнам, ОАЭ.

## **ИНТЕРФАКС; 2020.10.01; ПЕРВЫЙ ЛЕТНЫЙ ОБРАЗЕЦ ИЛ-96-400М ПЕРЕДАН В ЦЕХ ОКОНЧАТЕЛЬНОЙ СБОРКИ**

Первый летный опытный образец самолета Ил-96-400М передан в цех окончательной сборки, говорится в сообщении ПАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (МОЕХ: UNAC) (ОАК).

"В настоящее время завершена стыковка фюзеляжа и консолей крыла. На следующем этапе предстоит монтаж систем управления воздушным судном и установка интерьера", - сообщает ОАК.

Изготовление опытного образца планируется завершить к концу года. После этого он будет передан для наземных и летных испытаний. Первый полет Ил-96-400М намечен на

2021 год, уточняет ОАК со ссылкой на главу дивизиона транспортной авиации, гендиректора ПАО "Ил" (МОЕХ: АКIL) Юрия Грудина.

Ил-96-400М - проект дальнемагистрального пассажирского самолета на 305-402 места, создается предприятиями ОАК как модификация Ил-96-300. Программа предполагает производство одного опытного образца и шести серийных. Общая стоимость программы оценивалась более чем в 53 млрд рублей.

## **ИНТЕРФАКС; 2020.10.01; ИРАЭРО ТРЕБУЕТ ОТ ГСС ВОЗМЕСТИТЬ 1,9 МЛРД РУБ. УБЫТКОВ В СВЯЗИ С ЭКСПЛУАТАЦИЕЙ SSJ-100 - ИСТОЧНИК**

Авиакомпания "ИрАэро" (базируется в Иркутске) направила в адрес АО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) претензию с требованием возместить убытки в размере 1,9 млрд рублей в связи с эксплуатацией самолетов Sukhoi Superjet 100 (SSJ-100), сообщил "Интерфаксу" информированный источник.

"Авиакомпания требует от производителя лайнеров возместить 1,9 млрд рублей с момента начала эксплуатации SSJ-100 - с 2016 года", - сказал источник.

Он пояснил, что претензия связана с неудовлетворительным техническим состоянием SSJ-100.

"В парке "ИрАэро" девять SSJ-100, однако исправными можно считать только пять. Остальные четыре в неудовлетворительном состоянии. А один из самолетов простаивает три года и, по сути, используется перевозчиком как донор запчастей", - отметил источник. Он уточнил, что в сумму 1,9 млрд рублей, в частности, включены расходы по содержанию, ремонту лайнеров, убытки в связи с отменой рейсов, а также упущенная выгода за период с начала эксплуатации самолета в 2016 году. Если претензия не будет удовлетворена, то "ИрАэро" готова подать к ГСС иск в арбитражный суд, добавил источник.

В пресс-службе "ИрАэро" воздержались от комментариев в связи с поданной к ГСС претензией, однако подтвердили, что в настоящий момент перевозчик эксплуатирует лишь пять из девяти имеющихся SSJ-100.

Комментариями ГСС "Интерфакс" пока не располагает.

Ранее, 30 декабря, "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) подали иск в Арбитражный суд Москвы к авиакомпании "ИрАэро". Сумма иска составляет 941,4 млн рублей. Суть требований не раскрывается, предварительные слушания по делу пока не назначены.

"ИрАэро" взяла в лизинг у Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК) девять SSJ-100, из них четыре машины были новыми, остальные ранее эксплуатировались авиакомпаниями Red Wings и "Ямал". В течение 2018-2019 года ГТЛК подавала несколько исков к "ИрАэро" в связи с долгами за аренду SSJ-100, однако все эти дела завершились мировыми соглашениями.

В интервью "Интерфаксу" генеральный директор "ИрАэро" Юрий Лапин говорил ранее, что основная проблема SSJ-100 - это его двигатели (SaM146 производства российско-французского PowerJet - ИФ).

"По правде сказать, ни один из двигателей, с которым мы работали, не выработал своего ресурса полностью. Некоторые мы досрочно снимали с самолетов из-за выявленных конструктивных недоработок. Иногда эти двигатели были на гарантии или же не на гарантии, но с невыработанным ресурсом", - отмечал Лапин.

Он также напомнил, что по расчетам ГСС налет SSJ-100 должен составлять 202 часа в месяц, и этот показатель закладывается в экономику самолета. Между тем, "ИрАэро" за все время эксплуатации "даже близко к этой цифре" не подошла, отмечал гендиректор.

В парке "ИрАэро", кроме SSJ-100, находятся два широкофюзеляжных самолета Boeing 777-200, которые ранее эксплуатировала ушедшая с рынка авиакомпания "ВИМ-Авиа", а также канадские CRJ-200, российские Ан-24 и Ан-26.

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/business/10/01/2020/5e18230b9a79477f89be7311>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.10.01; СУД ПО ДЕЛУ О КРУШЕНИИ "БОИНГА" ПОД КАЗАНЬЮ В 2013Г И ГИБЕЛИ 50 ЧЕЛОВЕК НАЧНЕТСЯ 24 ЯНВАРЯ**

Лаишевский районный суд Татарстана назначил на 24 января первое заседание по уголовному делу о крушении в Казани в 2013 году самолета "Боинг 737-500" авиакомпании "Татарстан", в результате которого погибли 50 человек, сообщается на сайте суда.

Как сообщалось, обвиняемыми по делу проходят бывший заместитель гендиректора авиакомпании Валерий Портнов и заместитель директора летной службы (шеф-пилот) Виктор Фомин. Им инкриминируется нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, повлекшее по неосторожности смерть двух и более лиц.

Кроме того, бывшему руководителю Татарского межрегионального управления воздушного транспорта "Росавиации" Шавкату Умарову предъявлено обвинение в халатности, повлекшей по неосторожности смерть двух или более лиц.

Согласно материалам уголовного дела, 17 ноября 2013 года примерно в 19:23 в международном аэропорту Казани разбилось при заходе на посадку воздушное судно, следовавшее рейсом из московского аэропорта "Домодедово". В результате трагедии погибли 44 пассажира и 6 членов экипажа.

Как полагает следствие, командир воздушного судна Рустем Салихов, не имевший первоначального летного образования, и второй пилот Виктор Гуцул при отсутствии достаточных практических знаний и опыта не смогли совершить посадку. Они не сумели безопасно выполнить процедуру ухода самолета на второй круг, что привело к авиакатастрофе. Уголовное преследование в отношении них прекращено в связи со смертью.

Причиной авиакатастрофы, по мнению следствия, стали нарушения нормативных требований, допущенные Портновым и Фоминым при приеме штурмана авиакомпании Салихова на работу в качестве пилота по представленным им фальсифицированным документам, а также при направлении его на переучивание по курсу пилотов "Боинга 737" и допуске к выполнению самостоятельных полетов в качестве командира воздушного судна. Следствие полагает, что обвиняемые не обеспечили надлежащую теоретическую и тренажерную подготовку летного состава.

Кроме того, возглавлявший территориальную квалификационную комиссию Умаров при рассмотрении кандидатуры Салихова для направления на курсы переучивания на пилотов "Боинга 737" не организовал проверку подлинности летных документов и не выявил факт подложности свидетельства пилота коммерческой авиации. В результате Салихов, не имея базовых навыков пилотирования, был допущен руководством авиакомпании к пассажирским перевозкам в качестве пилота, что привело к авиакатастрофе.

На ту же тему:

<https://ria.ru/20200110/1563248756.html>