**07 ФЕВРАЛЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ИНТЕРФАКС; 2017.02.06; В СОСТАВ ОРГКОМИТЕТА ПО ПОДГОТОВКЕ XIX ВСЕМИРНОГО ФЕСТИВАЛЯ МОЛОДЕЖИ И СТУДЕНТОВ ВОШЛИ ЧЛЕНЫ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ И ГЛАВЫ КРУПНЫХ КОМПАНИЙ

Председатель организационного комитета по подготовке и проведению XIX Всемирного фестиваля молодежи и студентов, первый замруководителя администрации президента РФ Сергей Кириенко утвердил состав оргкомитета, в него вошли 60 человек, сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе фестиваля.

Заместителями председателя Оргкомитета назначены вице-премьер Виталий Мутко, помощник президента РФ Андрей Фурсенко и советник президента Антон Кобяков, сказали в пресс-службе.

Всего в оргкомитет вошли 60 человек, в том числе глава Минобрнауки РФ Ольга Васильева, министр РФ по развитию Дальнего Востока Александр Галушка, министр спорта РФ Павел Колобков, глава Минкультуры Владимир Мединский, министр связи и массовых коммуникаций Николай Никифоров, глава Минфина РФ Антон Силуанов, министр здравоохранения Вероника Скворцова и **министр транспорта** Максим **Соколов**.

Также в состав оргкомитета включены президент «Российских железных дорог» Олег Белозеров, президент «Сбербанка» Герман Греф, гендиректор «Мэйл.Ру Group» Борис Добродеев, гендиректор «Аэрофлота» Валерий Савельев, ректоры крупнейших вузов страны, депутаты Госдумы РФ.

«Первое заседание организационного комитета фестиваля пройдёт в Москве 8 февраля», – отметили в пресс-службе.

Всемирный фестиваль молодежи и студентов пройдет с 14 по 22 октября 2017 года. Ключевые события пройдут в Олимпийском парке Сочи. Около 2000 иностранных делегатов в первые дни фестиваля отправятся в шесть городов разных регионов России: Владивосток, Екатеринбург, Москву, Санкт-Петербург, Симферополь/Севастополь, Калининград. Общее предполагаемое количество участников данного мероприятия – 20 тыс. человек, которые должны пройти этапы конкурсного отбора.

### КОММЕРСАНТ.RU; ИГОРЬ МИХАЙЛОВ; 2017.02.06; ЯКУТИЯ ПОПРОСИЛА СУБСИДИЙ ПРИ ОПЛАТЕ ПРИОБРЕТЕННЫХ SUPERJET-100

**Росавиаци**я рассмотрит заявку авиакомпании «Якутия» на получение субсидий из федерального бюджета на погашение части платежей по самолетам Sukhoi Superjet-100. Такая договоренность достигнута на встрече **министра транспорта** РФ Максима **Соколов**а с президентом Республики Саха Егором Борисовым, сообщила пресс-служба регионального правительства. Авиакомпания является единственным оператором данного типа воздушных судов на Дальнем Востоке, планирует в феврале получить пятый самолет. SS-100 задействованы перевозчиком для выполнения межрегиональных полетов на территории Сибири и ДФО, а также на рейсах в Китай, Южную Корею и Японию. По итогам 2016 года «Якутия» перевезла 688,8 тыс. пассажиров, к предыдущему году рост составил 8,6%. Процент занятости кресел пассажирских кресел составил 82,1%.

Еще одним вопросом переговоров стала ценовая доступность авиабилетов от арктических населенных пунктов до центральных городов страны через узловой аэропорт Якутск (в 2016 году обслужил 875,8 тыс. пассажиров). Глава Якутии предложил внести изменения в федеральные Правила предоставления субсидий на пассажирские авиаперевозки в части возможности формирования субсидируемых безальтернативных авиамаршрутов по сквозным тарифам. Данное предложение также будет изучено **Росавиаци**ей.

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2017.02.06; МИНТРАНС ПРЕДЛАГАЕТ УСТАНОВИТЬ В РОССИИ ДЕНЬ ТРАНСПОРТНИКА

**Минтранс** предлагает установить в России профессиональный праздник – День транспортника, следует из опубликованного на федеральном портале проектов нормативных актов документа.

На данный момент документ находится на этапе начала разработки. Планируемый срок вступления в силу ожидается в сентябре 2017 года. Ориентировочная дата праздника пока не предлагается.

Порядок установления профессиональных праздников в РФ регламентирован постановлением правительства «об установлении профессиональных праздников».

Среди профессиональных праздников в России в транспортной сфере, в частности, есть День железнодорожника (празднуется в РФ в первое воскресенье августа), День работника гражданской авиации (9 февраля), День работников морского и речного флота (первое воскресенье июля), а также День автомобилиста (последнее воскресенье октября).

### ТАСС; СЕРГЕЙ ОКОЛОВ; 2017.02.06; ПЕРВЫЙ УЧАСТОК ПЛАТНОЙ ТРАССЫ К КРЫМСКОМУ МОСТУ ПРЕДСТАВЯТ НА ИНВЕСТФОРУМЕ В СОЧИ

Краснодарский край представит на Российском инвестиционном форуме в Сочи проект строительства платной автомобильной дороги Дальний Западный обход Краснодара, которая станет первым этапом создания скоростного маршрута через Кубань к Крымскому мосту. Об этом сообщил ТАСС губернатор региона Вениамин Кондратьев.

«Есть один «транспортный» проект – строительство платной автомобильной дороги Дальний западный обход Краснодара. Стоимость оценивается в 26 млрд рублей, но это тоже требование времени. Совсем скоро откроют мост через Керченский пролив, и по дорогам края хлынет поток транспорта на Крым. Как обеспечить транзит по территории Краснодарского края комфортным, безопасным, удобным – об этом на самом деле нужно было думать еще вчера», – рассказал губернатор.

Как уточнили в департаменте инвестиций и развития малого и среднего предпринимательства региона, в 2030 году интенсивность движения по этой трассе по прогнозам составит более 27 тысяч легковых и семи тысяч грузовых автомобилей в сутки.

Российский инвестиционный форум пройдет в Сочи 27-28 февраля. Его программа сконцентрирована на трех тематических блоках: «Новая региональная политика. Возможности для развития», «Повышая эффективность бизнеса. Возможности для роста» и «Реализуя проекты для жизни». Участие в форуме, как ожидается, примет премьер-министр РФ Дмитрий Медведев.

### РИА НОВОСТИ; МАКСИМ ГРОЗНОВ; 2017.02.06; ВЛАСТИ СЕВАСТОПОЛЯ НАЗВАЛИ ЦЕНУ УЧАСТКА ТРАССЫ «ТАВРИДА» ФАНТАСТИЧЕСКОЙ

Предложенная проектировщиком стоимость работ по седьмому участку федеральной трассы «Таврида» в Севастополе в размере 15,5 миллиардов рублей является фантастической, сказал журналистам врио губернатора города Дмитрий Овсянников.

Севастопольская часть федеральной трассы «Таврида» состоит из двух участков – седьмого и восьмого протяженностью, соответственно, 13,5 километра и 15,7 километра. Изначально на седьмой участок планировалось выделить более 5 миллиардов рублей. Проектно-изыскательские работы по севастопольскому участку федеральной трассы «Таврида» проводит проектировочная организация выбранного подрядчика строительства – ЗАО «ВАД».

«У нас сданы в экспертизу материалы проектировщика по седьмому участку (от села Верхнесадовое), который предусматривает строительство 13,5 километра дорог за 15,5 миллиарда рублей. Цифра фантастическая», – сказал Овсянников.

Власти Севастополя обратились в Главгосэсперизу и **Росавтодор** с просьбой провести ревизию предложенных технических решений. «Задача сейчас – уменьшить эту цифру», – сказал Овсянников. «Стоимость восьмого участка (в пределах города) будет определена после того, как будет проведена экспертиза седьмого участка, что выглядит справедливо», – отметил он.

Овсянников добавил, что важно принять сбалансированное решение по снижению стоимости работ, чтобы стройка объекта в условиях сложного ландшафта была выполнена качественно и в срок.

Новая четырехполосная федеральная автотрасса «Таврида» соединит Керчь, где будет построен мост через Керченский пролив, с Симферополем и Севастополем. Первый этап строительства автотрассы планируется завершить к концу 2018 года, второй – к концу 2020 года. Ранее озвучивалось, что предельная стоимость «Тавриды» составляет 138,9 миллиарда рублей в ценах первого квартала 2016 года.

### КАЛИНИНГРАД.RU; 2017.02.06; НА ЗАВЕРШЕНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА ПОГРАНПЕРЕХОДА ПОД СОВЕТСКОМ НЕ ХВАТАЕТ 1 МЛРД РУБЛЕЙ

На строительство пограничного пункта пропуска под Советском через реку Неман потребуется ещё один миллиард рублей. Об этом заявил полномочный представитель президента в СЗФО Николай Цуканов во время визита в Калининградскую область в понедельник, 6 февраля.

«Первое, что хочу сказать – здорово, что мост построен. Это уже хорошо. К сожалению, идёт отставание по строительству пункта пропуска, и сегодня появилось понимание, что он должен быть достроен до лета 2018 года, введён в эксплуатацию, и все машины грузовые должны пойти через этот мост. Вопрос финансирования пункта пропуска мы будем поднимать. Есть понимание, где найти эти деньги, но фактически этих денег нет. Нам не хватает около миллиарда рублей», – отметил Цуканов.

Чиновник добавил, что финансирование может быть выделено из бюджета федерального **Минтранса**. По словам руководителя «Росгранстроя» Леонида Бершанского, нехватка денежных средств появилась в результате дополнительных работ, которые не были учтены в старом проекте 2006 года. Сейчас откорректированный документ находится на главной госэкспертизе, и должен выйти с заключением 20 февраля.

В октябре 2011 года Россия и Литва подписали соглашение о строительстве нового моста через Неман и подъездов к нему. Объект находится недалеко от моста Королевы Луизы.

### ИЗВЕСТИЯ; АНДРЕЙ МИЛЕНИН; 2017.02.07; ШУВАЛОВ: ПРИВАТИЗАЦИИ РЖД НЕ БУДЕТ

Как рассказал «Известиям» первый заместитель председателя правительства РФ Игорь Шувалов, в кабмине согласована программа приватизации, куда не вошла компания «РЖД».

«Буквально на днях в правительстве утверждена программа приватизации, и РЖД в этот список не входит», – подчеркнул первый вице-премьер.

Шувалов пояснил, что изначально вопрос о приватизации РЖД касался лишь небольшого пакета компании.

«Когда мы обсуждали приватизацию РЖД, речь шла о совсем небольшом пакете, который можно было бы разместить в пользу негосударственных пенсионных фондов, но сейчас и этого нет в повестке», – отметил первый вице-премьер.

Шувалов указал, что большая часть градообразующих предприятий в моногородах – это акционерные компании.

«Судьба монообразований не связана с тем, в частных или государственных руках. Это скорее связано с тем, что мы даже в городах, где есть государственный актив, по сути, всё равно хотим видеть более безопасную структуру экономики», – рассказал первый вице-премьер.

### ТАСС; РОМАН БАЛАНДИН; 2017.02.07; СМИ: НА СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МОСТА ЧЕРЕЗ АМУР ВЫДЕЛЕНО ЕЩЕ $110 МЛН

Проект по строительству железнодорожного мостового перехода через Амур в районе села Нижнеленинское (Еврейская автономная область) и города Тунцзян (КНР) получил еще $110 млн финансирования. Об этом во вторник сообщила газета China Daily.

По данным издания, последний платеж поступил от совместного российско-китайского предприятия. «Это означает, что проблема с финансированием на российской стороне в конечном итоге была разрешена», – приводит газета слова представителя управления коммерции провинции Хэйлунцзян Чжан Жохуэя.

Договоренность о строительстве моста между Россией и Китаем была достигнута в июне 2013 года на Санкт-Петербургском экономическом форуме между первым вице-премьером РФ Игорем Шуваловым и первым вице-премьером Госсовета КНР Чжан Гаоли. Финансовым оператором проекта до 2014 года был Фонд развития Дальнего Востока и Байкальского региона (ФРДВ), а с 2014 года стал Российско-китайский инвестиционный фонд, созданный Российским фондом прямых инвестиций (РФПИ) и China Investment Corporation (CIC). Оператором проекта строительства российской части моста является ООО «Рубикон», который принадлежит РФПИ, ФРДВ и CIC.

В мае 2016 года агентство Синьхуа сообщило о том, что Китай «завершил основные работы» по возведению своей части моста. На стороне КНР строители возвели 17 опор, установили 16 пролетов. По данным компании China Railway Major Bridge Engineering Group, строительство обошлось китайской стороне в 2,1 млрд юаней ($322 млн).

Российской стороне предстоит возвести 4 опоры и смонтировать 3 пролета. Стоимость работ – около 10 млрд рублей

### ИНТЕРФАКС; 2017.02.06; ПРОПУСКНАЯ СПОСОБНОСТЬ «СОНКОВСКОГО» Ж/Д ХОДА К ПОРТАМ СЕВЕРО-ЗАПАДА ВЫРАСТЕТ ВТРОЕ К 2020 Г

ОАО «Российские железные дороги» к 2020 году рассчитывает почти втрое увеличить пропускные способности направления Дмитров – Сонково – Мга, обеспечивающего выход грузопотока с Московской железной дороги к портам Северо-Запада РФ параллельно скоростному «пассажирскому» направлению между двумя столицами.

«Проект разделен на три этапа. В 2016 г. начались и в текущем году будут завершены проектно-изыскательские работы по первому этапу, предполагающему наращивание к 2020 г. пропускных способностей направления для пропуска 14 пар поездов», – сообщили РЖД. В целом по итогам реализации проекта к 2025 г. грузопоток планируется увеличить с 5-ти до 45-ти пар составов в сутки. Планируется построить более 180 км станционных и свыше 500 км вторых путей. Стоимость работ по развитию этого «дальнего» подхода к портам Северо-Западного бассейна оценивается в 142,8 млрд руб.

На «ближних» же подходах РЖД продолжают модернизировать участок Мга-Гатчина-Веймарн-Ивангород в направлении к южному берегу Финского залива, где расположен порт Усть-Луга. Объем финансирования в 2017 г. составит 3,2 млрд руб. Планируется ввести в эксплуатацию активы на 7,4 млрд руб. – 22 км главных путей, тяговую подстанцию Ульяновка, пункт технического осмотра локомотивов на станции Лужская-Сортировочная, а также ряд других объектов. Предполагается продолжение работ по строительству станции Лужская-Генеральная и путей на участке Лужская-Сортировочная – Лужская-Восточная – Лужская-Генеральная.

В 2016 г. в рамках проекта был электрифицирован 181 км участка Гатчина – Веймарн – Лужская-Сортировочная, построено 5,5 км дополнительных главных путей на участке Лужская-Сортировочная – Лужская-Северная – Лужская-Нефтяная. Проведена укладка верхнего строения пути и монтаж оборудования в рамках второго этапа строительства Лужской-Сортировочной (проект предусматривает оборудование ее сортировочной горки современной системой централизации для максимальной автоматизации процессов, включая роспуск составов и управление стрелками).

Работы ведутся с 2005 г. и закончатся в 2020 г., сметная стоимость – 155,1 млрд руб. По их завершению объемы перевозок, по экспертным оценкам, составят 80,3 млн тонн в год. С начала строительства выполнены работы на 115,4 млрд руб. Готовность в рамках проекта по итогам 2016 г. составила 74%, провозная способность усть-лужского железнодорожного узла увеличена до 67,8 млн тонн.

### ТАСС; РОМАН БАЛАНДИН;2017.02.07; СМИ: КНР РАЗРАБОТАЕТ ПОЕЗДА СО СКОРОСТЬЮ ДВИЖЕНИЯ 400 КМ/Ч ДЛЯ МАГИСТРАЛИ МОСКВА – КАЗАНЬ

Китай разработает и поставит для высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва – Казань поезда, способные двигаться со скоростью около 400 км/ч. Об этом во вторник сообщила электронная версия газеты China Daily.

Как отмечает издание, на линии будут использоваться «обычные высокоскоростные поезда, а не составы на магнитной подушке». «Для того, чтобы убедиться в работоспособности технологии, КНР проведет испытания поездов, способных двигаться со скоростью 400 км/ч, на отдельном участке длиной 709 км на ВСМ Пекин – Шэньян (административный центр провинции Ляонин, Северо-Восточный Китай)», – приводит газета слова научного сотрудника Института механики Академии наук Китая Ян Говэя.

По его словам, цены на билеты на такой поезд, вероятно, будут выше, чем на обычные высокоскоростные поезда, из-за более высоких эксплуатационных расходов. Как отмечает China Daily, в настоящее время Китай располагает технологией по производству составов со скоростью движения в 200-250 км/ч и уже представил платформу для создания поездов, способных двигаться со скоростью около 350 км/ч.

Как отметил Ян Говэй, позже Китай начнет использование составов со скоростью около 400 км/ч на внутреннем рынке. По словам специалиста, ожидается, что к 2020 году КНР также разработает грузовые поезда для перевозки товаров и промышленного оборудования между Азией и Европой со скоростью от 120 до 250 км/ч.

Протяженность ВСМ Москва – Казань составит около 770 км, скорость движения поездов будет достигать 400 км/ч, на трассе будут организованы остановки через каждые 50-70 км. Время в пути от Москвы до Казани по ВСМ составит 3,5 часа против нынешних 14 часов. Ранее президент компании РЖД Олег Белозеров сообщал, что ВСМ может быть запущена в эксплуатацию до 2022-2023 гг.

ВСМ Москва – Казань является крупнейшим инфраструктурным проектом РЖД на ближайшие годы. Общая стоимость строительства превышает 1 трлн рублей. Участок Москва – Казань в будущем может стать частью высокоскоростной магистрали Москва – Пекин, стоимость строительства которой оценивается в 7 трлн руб., и проекта «Шелковый путь», который свяжет Китай с рынками Европы и Ближнего Востока.

### ИНТЕРФАКС; 2017.01.06; РЖД ХОТЯТ ПЕРЕДАТЬ ПОЛЬЗОВАТЕЛЯМ ИЛИ ПРОДАТЬ ЛИНИИ МЕНЕЕ ЧЕМ С 8 ПАРАМИ ПОЕЗДОВ В СУТКИ

ОАО «Российские железные дороги» рассчитывает снять со своего баланса малодеятельные ветки, по которым курсирует менее восьми пар поездов в сутки, передав их непосредственным пользователям или продав.

«Эти линии устойчиво генерируют убытки и не имеют перспектив. Здесь мы должны решать проблему или путем продажи (передачи) их предприятиям, которым они нужны, либо искать какой-то другой способ», – заявил генеральный директор «дочки» РЖД – ОАО «Институт экономики и развития транспорта» – Федор Пехтерев – корпоративному изданию монополии.

Вопрос обсуждался на первом заседании рабочей группы по повышению эффективности эксплуатации малоинтенсивных линий, созданной по распоряжению президента компании Олега Белозерова в ноябре 2016 г. (ее возглавляет первый вице-президент «Российских железных дорог» Анатолий Краснощек). Сейчас стоит задача определить четкий перечень таких веток и разбить их по группам, к которым они должны относиться по перспективам использования, заявил изданию Ф.Пехтерев.

Среди других групп он выделил ведомственные, «относящиеся к министерству обороны РФ, министерству по чрезвычайным ситуациям РФ и другим федеральным органам». «Мы будем в будущем настаивать на компенсации за их использование», – сказал менеджер. «Вторая группа имеет перспективы увеличения перевозок за счет открытия нового производства или разработки месторождения. Мы должны подумать о снижении расходов на таких линиях», – добавил он.

В целом предстоит уменьшить издержки по эксплуатации малоинтенсивных линий на 30%, заявила изданию руководитель департамента экономики РЖД Ирина Костенец. В то же время, по ее словам, определенные резервы для этого есть и в рамках текущей деятельности: нужно более внимательно посмотреть на возможность укрупнения таких линий. «На одной из дорог единый участок от станции до станции ранее разбили на ряд линий разного класса, и не могут ее объединить в один класс, что позволило бы снизить затраты», – привела пример менеджер. Предложения по организации работы с федеральными структурами должны быть представлены до 31 марта.

### ТАСС; 2017.02.06; ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ «ЛАСТОЧКИ» НАЧНУТ КУРСИРОВАТЬ МЕЖДУ МОСКВОЙ И СМОЛЕНСКОМ С 7 ФЕВРАЛЯ

Железнодорожники для улучшения качества обслуживания пассажиров с 7 февраля увеличат количество рейсов скоростных поездов «Ласточка», курсирующих между Москвой и Смоленском, до трех в сутки в каждую сторону. Об этом сообщили в пресс-службе Московской железной дороги (МЖД).

«Дополнительные скоростные поезда, преодолевающие маршрут всего лишь за четыре с небольшим часа, улучшат транспортную связь между городами и повысят мобильность населения», – отметил представитель пресс-службы.

Из Москвы дополнительная «Ласточка» будет отправляться по понедельникам, вторникам (кроме 11 апреля) и средам в 13:30 мск, в пути будет останавливаться для посадки и высадки пассажиров на станциях Можайск, Гагарин, Вязьма, Сафоново и Ярцево, а в Смоленск, поезд будет прибывать в 17:45 мск.

Из Смоленска скоростной поезд будет отправляться по понедельникам, вторникам и средам (кроме 11 апреля) в 19:25 мск, останавливаясь на станциях Ярцево, Сафоново, Вязьма, Гагарин, Можайск для посадки и высадки пассажиров, а на Белорусский вокзал столицы будет прибывать в 23:34 мск.

В «Ласточке» созданы условия для комфортного путешествия маломобильных групп населения. В поезде предусмотрены места для пассажиров, передвигающихся в кресле-коляске, а также лиц, сопровождающих их.

Продажа билетов на поезда «Ласточка» включена в систему динамического ценообразования, используя которую, пассажиры могут приобретать проездные документы на выгодных условиях. С декабря прошлого года у пассажиров железнодорожного транспорта есть возможность оформить билеты на поезда дальнего следования, курсирующие во внутригосударственном сообщении, за 60 суток, что позволяет заблаговременно планировать поездки.

### RNS; 2017.02.06; МИНТРАНС ПРЕДУПРЕДИЛ О ВОЗМОЖНОЙ ОСТАНОВКЕ НАВИГАЦИИ СУДОВ В РАЙОНЕ КЕРЧЕНСКОЙ ПЕРЕПРАВЫ

**Минтранс** РФ предупредил о возможности полной остановки движения судов в районе Керченской паромной переправы 8–10 февраля в связи с неблагоприятными метеоусловиями, сообщили в пресс-службе министерстве.

«В период с 8 по 10 февраля в районе Керченской паромной переправы прогнозируются неблагоприятные метеоусловия. Ожидается усиление скорости ветра до 20 м/с и более. Существует большая вероятность полной остановки движения судов в указанные даты. Рекомендуем воздержаться от прибытия на переправу в указанный период и планировать свои поездки с учетом данных прогнозов», – отметили в министерстве.

Керченская переправа – основная артерия, по которой проходит связь Крыма с материковой Россией до тех пор, пока не будет возведен Керченский мост.

### КОММЕРСАНТ; СЕРГЕЙ МАШКИН; 2017.02.07; КАТАСТРОФУ В СОЧИ РАСКРОЮТ ЗА КОМПЬЮТЕРОМ

Как стало известно «Ъ», расшифровав и проанализировав данные бортовых самописцев Ту-154Б-2 Минобороны, разбившегося 25 декабря при взлете из аэропорта Адлер, участники расследования катастрофы, жертвами которой стали 92 человека, не смогли прийти к единому мнению о ее причинах. Для того, чтобы развеять возникшие сомнения, экспертам предстоит восстановить из поднятых со дна Черного моря обломков всю систему управления закрылками самолета. Если вещдоков для этого не хватит, разобраться специалистам поможет компьютерная модель последнего полета военного самолета.

Версия об ошибке военных летчиков, преждевременно убравших закрылки Ту-154 и лишивших таким образом машину необходимой на взлете подъемной силы, появилась у специалистов в первые же дни после катастрофы. Во всяком случае, уже 28 декабря ее опубликовал на своем интернет-ресурсе действующий пилот и популярный блогер Денис Окань. Однако транслировать это предположение СМИ не торопились, поскольку официальные расследователи – Научно-исследовательский центр эксплуатации и ремонта авиатехники ВВС Минобороны и Межгосударственный авиакомитет – не подтверждали, как, впрочем, и не опровергали его. Как говорят близкие к расследованию источники «Ъ», абсолютного согласия по этому поводу среди участников технической комиссии нет и сегодня, когда со дна Черного моря поднята значительная часть фрагментов разбившейся машины и расшифрованы оба ее самописца.

Параметрический «черный ящик» Ту-154, по данным «Ъ», зарегистрировал «досрочную» уборку закрылков, а речевой магнитофон, в свою очередь, зафиксировал произнесенную непосредственно перед падением эмоциональную фразу одного из пилотов, которая тоже касалась неправильной работы закрылков. Эти данные и подтолкнули экспертов к более пристальному изучению работы экипажа на взлете. При этом их оппоненты из той же комиссии утверждают, что параметрический самописец указал лишь на сам факт уборки закрылков, но ни один из приборов не дал ответа на вопрос, что стало причиной их перемещения. Закрылки, по мнению скептиков, могли быть убраны летчиками или сдвинуться в исходное положение в результате какого-то технического сбоя – например, замыкания в электроцепях управления их приводами.

В числе противников предположения о влиянии человеческого фактора, по данным «Ъ», оказались в первую очередь представители Минобороны, посчитавшие версию о якобы перепутанных опытными военными летчиками рычагах управления закрылками и шасси слишком примитивной. Чтобы развеять все сомнения, появившиеся в технической комиссии, и было решено привлечь к расследованию гражданских экспертов из МАК, располагающих солидным опытом и более совершенной научно-технической базой для проведения исследований.

При этом МАК, по данным «Ъ», подошел к решению задачи комплексно, предложив исследовать все возможно повлиявшие на развитие нештатной ситуации на борту факторы. Так, например, гражданские эксперты сейчас восстанавливают всю систему управления закрылками, буквально собирая ее по кускам, поднятым водолазами со дна Черного моря. Источник «Ъ» полагает, что с помощью этого можно будет аргументированно доказать возможность технических сбоев в цепях управления закрылками либо, наоборот, однозначно исключить их.

Однако у исследователей уже возникли проблемы – им элементарно не хватает материала для изучения. Поэтому подключившиеся к расследованию гражданские эксперты, по данным «Ъ», уже создали и в настоящее время так называемую математическую модель последнего полета Ту-154. В ней заложены траектория полета лайнера и полученные с бортового самописца параметры работы всех его систем, включая режим двигателей и положения рулей. Ориентируясь на эти данные, специалисты должны будут рассчитать на компьютере две до настоящего времени точно не известные величины: взлетный вес самолета и его центровку. Получив эти данные, можно будет принять к сведению или, наоборот, однозначно исключить высказанные ранее предположения о якобы способствовавших катастрофе факторах. Таких, как перегрузка самолета и неправильное распределение груза и пассажиров на его борту. Математическая модель покажет точную картину падения военного самолета и, наконец, даст ответ на еще один вызывающий многочисленные споры вопрос – могли ли пилоты спасти себя и пассажиров.

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; ЕКАТЕРИНА ЕРЕМЕНКО; 2017.02.07; «НОВАПОРТ» НАПИШЕТ ПРАВИЛА ИГРЫ

Иркутская область решилась провести конкурс инвесторов для аэропорта Иркутска, но ключевым партнером региона по проекту по-прежнему остается «Новапорт» Романа Троценко. Стороны хотят создать совместную компанию, которая и выберет оптимальную модель государственно-частного партнерства. Другой претендент на актив – «Базэл Аэро» Олега Дерипаски недоволен таким форматом и считает, что у «Новапорта», выступающего и консультантом, и соучредителем проектной компании, возникает конфликт интересов.

Правительство Иркутской области начало подготовку к организации конкурса по выбору инвестора для АО «Международный аэропорт Иркутск», сообщил «Интерфакс» со ссылкой на пресс-службу областного правительства. Регион и «Новапорт» Романа Троценко планируют создать совместную проектную компанию АО «ИркутскАэроИнвест», поскольку «необходимо выбрать оптимальную модель ГЧП». Это СП должно будет определить объем обязательств потенциальных инвесторов, в том числе строительство нового аэропортового комплекса, определить формат, схему и сроки конкурсных процедур по привлечению инвестора «с учетом соблюдения антимонопольного законодательства». Уже определен состав органов управления проектной компании, подготовлена документация для ее регистрации «в ближайшее время». При этом отчуждение акций аэропорта «не производилось», подчеркнули в пресс-службе.

Аэропорт Иркутска – один из последних крупных (пассажиропоток в 2016 году – 1,7 млн человек), до сих пор не имеющий инвестора, хотя дискуссии об этом ведутся с 2014 года. Тогда имущество аэродрома Иркутска (кроме системы организации воздушного движения) было передано региону. В мае 2016 года губернатор Сергей Левченко заявил, что для модернизации авиаузла «должно быть совместное управление» с частным инвестором, уточнив, что ведутся переговоры с «Новапортом». Это вызвало недовольство и у ФАС, и в «Базэл Аэро» Олега Дерипаски, также претендовавшей на актив. ФАС предупредила область, что передача «Новапорту» прав на модернизацию и эксплуатацию аэропорта без конкурса «недопустима».

В январе глава правительства региона Александр Битаров не исключил, что аэропорт будет строить другой инвестор: «Может быть, это будет «Новапорт», а может, еще кто-то. Но одного «Новапорта» может не хватить». Переговоры между областью и «Новапортом», по его словам, ведутся как о развитии действующего аэропорта, так и о строительстве нового за пределами Иркутска, фигурирует сумма инвестиций в 20 млрд руб. 4-5 млрд руб., по словам господина Битарова, могут быть вложены в строительство дополнительного терминала действующего аэропорта, 15-16 млрд руб.– в новый аэропорт. Регион планирует определить инвестора до конца первого полугодия. В «Новапорте» не предоставили оперативных комментариев.

Новые совместные планы «Новапорта» и местных властей вновь вызвали недовольство «Базэл Аэро». В компании «Ъ» сообщили, что предложенный подход предполагает, что один из претендентов «выступает и консультантом, и соучредителем проектной компании, что противоречит сути конкурсного отбора». «Ситуация фактически подразумевает конфликт интересов, если не более серьезное нарушение антимонопольного законодательства»,– считают в компании. Там рассчитывают, что ФАС обратит внимание на процедуру и ситуацию вокруг аэропорта. Представитель «Аэропортов регионов» (входит в «Ренову» Виктора Вексельберга) Евгений Красиков сообщил «Ъ», что этот проект «интересен» и компания готова принять участие в отборе.

Исполнительный директор «Авиапорта» Олег Пантелеев полагает, что участие одного из потенциальных инвесторов в разработке документации «оправданно вызывает озабоченность» других претендентов, но проект под пристальным вниманием ФАС и отрасли, и появление явно некорректного документа «едва ли возможно». Эксперт напомнил, что аналогичная ситуация в 2014-2015 годах складывалась с аэропортом Перми (регион предпочел в роли инвестора «Ренову»), но в итоге под давлением конкурентов и ФАС был проведен конкурс.

### ИНТЕРФАКС; 2017.02.06; МИНПРОМТОРГ ЗАЯВИЛ О РАБОТЕ НАД СИСТЕМОЙ ВАЛИДАЦИИ РОССИЙСКИХ ПРАВИЛ СЕРТИФИКАЦИИ АВИАТЕХНИКИ В ЕС И США

Минпромторг совместно с Авиарегистром РФ работают над системой автоматической валидации российских правил сертификации авиатехники в Европе и США, заявил директор департамента авиапромышленности Минпромторга Сергей Емельянов в эфире радиостанции «Эхо Москвы».

Он напомнил, что до ноября 2015 года сертификацию типовой конструкции авиатехники российского производства осуществлял Авиарегистр Межгосударственного авиационного комитета (АР МАК). Однако постановлением правительства часть его полномочий были перераспределены между **Минтрансом**, Минпромторгом и **Росавиаци**ей. В середине марта **Росавиаци**я сообщила о создании новой структуры – ФАУ «Авиационный регистр РФ».

«Сейчас сформирован Авиаргистр РФ, он относится к **Росавиаци**и и **Минтрансу**, и совместно с Минпромторгом – мы совместно работаем над тем, чтобы было возможно автоматически валидировать правила сертификации в России в европейские и американские. Такая работа ведется», – сказал С.Емельянов.

Ранее сообщалось, что перераспределение полномочий по сертификации авиатехники в РФ последовало за решением АР МАК в ноябре 2015 г. отозвать сертификат типа на все модели самолетов Boeing-737, что должно было остановить их эксплуатацию в России. Как отмечали отраслевые эксперты, федеральные чиновники сочли это местью за отзыв лицензии у авиакомпании «Трансаэро» (MOEX: TAER), контролируемой невесткой и сыном председателя МАК Татьяны Анодиной – Ольгой и Александром Плешаковыми.

### ТАСС; МАРИЯ АМИРДЖАНЯН; НИКИТА ЖАРКОВ; 2017.02.06; ИНВЕСТОРЫ «АЭРОФЛОТА» ОБЕСПОКОЕНЫ ПРИЗЫВАМИ РЕГУЛИРОВАТЬ ЦЕНЫ НА БИЛЕТЫ ПЕРЕВОЗЧИКА

Инвесторы «Аэрофлота» опасаются, что дальнейшему росту капитализации компании может помешать возможное давление властей с целью решения социальных задач, беспокойство держателей акций перевозчика также вызывают призывы губернаторов и депутатов начать активнее регулировать цены на билеты «Аэрофлота». Об этом ТАСС рассказал член совета директоров «Аэрофлота» Алексей Германович, ссылаясь на данные ежегодного опроса инвесторов национального перевозчика, проведенного независимым IR-консультантом Ipreo.

На данный момент, согласно сайту компании, 51,17% акций компании находится в собственности РФ. В свободном обращении находится 41% акций «Аэрофлота», 34,8% из них у институциональных инвесторов, среди которых, согласно данным Bloomberg, Blackrock (0,45%), Pictet funds (1,41%), East capital asset management (1,38%), Vanguard group (1,17%), Ashmore group PLC (0,79%), Hsbc (0,76%), Handelsbanken fonder (0,68%), Prosperity capital management (0,66%), Allianz SE (0,59%), Neptune investment management (0,46%).

Германович был избран в совет директоров «Аэрофлота» летом 2016 года (номинирован фондом East Capital). Как независимый директор он представляет интересы этих инвесторов. При этом одной из своих приоритетных задач Германович ранее называл защиту компании от «излишнего количества нерыночных инициатив».

«Исходя из данных исследования, основным риском для дальнейшего роста капитализации «Аэрофлота», с точки зрения наших международных инвесторов, как и в прошлые годы, остается возможное давление со стороны государства для решения социальных задач. Этот риск называют ключевым 25% опрошенных, – сказал Германович. – Отдельно инвесторы отметили еще ряд факторов, связанных с государством, среди которых претензии со стороны ФАС (10%) и ухудшение имиджа России за рубежом (10%)».

Стоимость акций компании за год выросла до исторического максимума в 163,23 рубля. Чистая прибыль «Аэрофлота» по международным стандартам за 9 месяцев 2016 года составила 43,8 млрд рублей.

«На этом фоне, к сожалению, все чаще приходится слышать призывы губернаторов и депутатов различных уровней начать активнее регулировать «Аэрофлот», в частности его тарифы, – отметил член совета директоров компании. – Эти агрессивные высказывания мешают росту капитализации компании, усиливают беспокойство наших инвесторов и мы обсуждали, как бороться с этой проблемой на совете директоров в минувший четверг (2 февраля – прим. ред.)».

«Политические дебоширы»

По словам Германовича, некоторые депутаты требуют «устанавливать цены на билеты «Аэрофлота» в ручном режиме на тех направлениях, где кроме «Аэрофлота» летает еще несколько перевозчиков и ситуация с ценообразованием абсолютно конкурентная». «Многие из этих VIP-пассажиров, которых один из членов нашего совета метко назвал «политическими дебоширами», путают цены в «эконом-классе» с «бизнес-классом», а также не отдают себе отчета в том, что в группе «Аэрофлот», кроме премиального перевозчика, есть еще ряд авиакомпаний, повышающих мобильность населения по более умеренным ценам, включая авиакомпанию «Победа», – добавил он.

В опросе, который компания проводит ежегодно с 2012 года, приняли участие 12 международных инвестиционных фондов, которые суммарно контролируют порядка 22,4% акций компании. Это больше половины инвесторов, владеющих акциями «Аэрофлота», находящимися в свободном обращении. Также в опросе приняли участие 8 аналитиков, которые дают рекомендации по акциям авиакомпании.

Ранее депутат Госдумы РФ Ильдар Гильмутдинов заявил, что между авиакомпаниями существует картельный сговор, в котором участвует также и «Аэрофлот». После ухода с рынка авиакомпании «Трансаэро», власти регионов Дальневосточного федерального округа жаловались полпреду президента на Дальнем Востоке Юрию Трутневу на высокую стоимость авиабилетов «Аэрофлота». После этого ФАС сообщила о начале проверки стоимости авиабилетов «Аэрофлота» на Дальний Восток. О результатах этой проверки официально не сообщалось. Тогда же губернатор Приморского края Владимир Миклушевский назвал «Аэрофлот» монополистом.

### ГАЗЕТА.RU; ЕЛЕНА ПЛАТОНОВА; 2017.02.06; РОССИЯ ДАЛЕКО НЕ УЛЕТИТ

Авиакомпании увеличивают число сверхдлинных беспосадочных рейсов. Это происходит благодаря выходу на рынок дальнемагистральных самолетов с улучшенными характеристиками энергоэффективности, при этом не требующих масштабного пассажиропотока. В России ультрадлинные рейсы появятся не скоро, поскольку основной спрос на такие перелеты исходит от корпоративных и премиальных пассажиров, готовых заплатить за отсутствие лишней пересадки в транзитном аэропорту.

Мировые авиакомпании запускают новые сверхдлинные рейсы. Самым длительным коммерческим рейсом теперь является беспосадочный перелет из Дохи (Катар) в новозеландский Окленд авиакомпании Qatar Airways, который продлился более 16 часов.

По данным британской авиационной консалтинговой компании OAG, в тройку самых длинных авиамаршрутов, помимо Qatar Airways с перелетом из Дохи в Окленд на Boeing 777-200LR, входят рейс Emirates из Дубая в Окленд также на Boeing 777-200LR (короче маршрута из Дохи на 300 км), рейс австралийской компании Qantas из Далласа в Сидней на Airbus A380, рейсы американской United Airlines и Singapore Airlines на Boeing 787 либо Airbus A350 из Сан-Франциско в Сингапур, а также рейсы из ближневосточных хабов в Абу-Даби, Дубая, Джедды или Дохи в Лос-Анджелес, выполняемые ближневосточными перевозчиками Etihad Airways, Emirates, Saudi Arabian Airlines, Qatar Airways.

В 2018 году, как ожидается, самым длинным беспосадочным коммерческим перелетом станет рейс Singapore Airlines между Сингапуром и Нью-Йорком, который будет выполняться на самолете Airbus A350.

Сама возможность осуществлять сверхдлинные рейсы появилась давно: для выполнения таких полетов могли применяться дальнемагистральные самолеты Airbus A380 и A340, Boeing 777. Но их экономические показатели не подходили многим маршрутам: A380, который позволяет перевозить от 525 до свыше 800 пассажиров, и Boeing 777 требовали большого пассажиропотока, а A340 не отличался высокой энергоэффективностью.

Но позднее появились «новинки» – дальнемагистральные Airbus A350 и Boeing 787, которые не характеризуются пассажирской сверхвместимостью, при этом способны выполнять рейсы на очень дальние расстояния.

Если исходить из себестоимости пассажиро-километра, то новые дальнемагистральные воздушные суда A350 и B787 предполагают более высокую стоимость пассажиро-километра, чем у A380 или Boeing 777. Но у A350 и Boeing 787 низкие издержки на поддержание летной годности, высокая энергоэффективность, поэтому себестоимость пассажиро-километра сопоставима с машинами предыдущего поколения.

У A350 энергоэффективность на 25% выше, чем у предыдущего поколения подобных воздушных судов, у Boeing 787 потребление топлива на 20% ниже, чем у других судов похожей вместимости.

У авиакомпаний появилась возможность открывать дальнемагистральные перелеты на относительно «тонких» пассажирских потоках, на которых ранее нельзя было оперировать, поскольку A380 либо Boeing 777 не заполнялись, пояснил авиационный эксперт ВШЭ Андрей Крамаренко. Такими характеристиками обладают востребованные, но не сверхмасштабные маршруты между Юго-Восточной Азией и западным побережьем США, Западной Австралией и Европой.

Ожидать массового открытия сверхдальних перелетов не стоит. Основной спрос на ультрамагистральные беспосадочные рейсы обеспечивается в первую очередь корпоративными и премиальными пассажирами, которые готовы заплатить больше за беспосадочный перелет, даже если на маршруте существует более дешевый транзитный вариант.

Об этом свидетельствует и тот факт, что Singapore Airlines, уже оперировавшая на маршруте Сингапур – Нью-Йорк, предпочла для этого рейса самолет Airbus A340, компоновка которого предполагала наличие только двух классов – бизнес и первый, а эконом-класс отсутствовал. Большинство авиакомпаний, которые запускают сверхдальние рейсы, – это перевозчики, во многом ориентированные на корпоративных и премиальных пассажиров: австралийская Qantas, Singapore Airlines и др. В планах у Qantas – открытие прямого беспосадочного рейса из Лондона в западноавстралийский Перт.

Например, стоимость перелета из Парижа в Пекин на прямом рейсе составляет около €550, а с посадкой в Москве или Варшаве – €270. Стоимость перелета из Мюнхена в Бангкок на прямом рейсе – €466, а с пересадкой в Хельсинки – чуть менее €340.

Помимо этого, с помощью новых воздушных судов, таких как A350 либо Boeing 787, европейские перевозчики смогут составить конкуренцию ближневосточным авиакомпаниям, которые захватили большую часть транзитного потока между Европой и Юго-Восточной Азией, Австралией и Новой Зеландией.

Сверхдальние перелеты позволяют сократить количество посадок при перелете, например, из Европы в Новую Зеландию с двух до одной – ранее европейским жителям приходилось добираться до Окленда с двумя посадками (в хабах Ближнего Востока и Юго-Восточной Азии либо Австралии).

За сокращение пересадок с двух до одной пассажир готов платить больше, хотя такой перелет выгоднее и самой авиакомпании за счет отсутствия необходимости оплачивать аэропортовые сборы в транзитных хабах.

Прямой перелет обладает самостоятельной добавленной ценностью в глазах пассажира. Для сравнения: если стоимость перелета из Мюнхена в Окленд с одной посадкой в Дохе составляет почти €880, то рейс с двумя посадками (в Абу-Даби и Гонконге) дешевле на треть и будет стоить около €600.

К тому же появление таких самолетов, как A350 и Boeing 787, позволяет открывать дальнемагистральные рейсы из крупных хабов во вторичные пункты, напоминает Крамаренко. Например, немецкая авиакомпания Lufthansa в феврале текущего года начинает выполнять рейсы на A350 в Дели и Бостон из аэропорта Мюнхена, который является вторым (более 40 млн человек в год) по пассажиропотоку в Германии. Главным транзитным хабом для Lufthansa и крупнейшим по пассажиропотоку в Германии аэропортом является Франкфурт-на-Майне (более 60 млн пассажиров). Рейсы из Мюнхена также будут во многом ориентированы на корпоративный и премиальный сегменты: из 293 пассажиро-мест на бизнес-класс приходится 48 кресел, а на премиальный эконом – 21 кресло.

Из российских аэропортов, даже когда во флот национального перевозчика поступит A350 (ориентировочно в 2020 году), вряд ли стартуют ультрадлинные маршруты.

«Для существования прямого сверхдлинного рейса нужен премиальный корпоративный спрос со стороны пассажиров, готовых платить премию за прямой беспосадочный перелет. Между Россией и Австралией такого пассажиропотока нет», – уверен Крамаренко.

Показатели внешнеторговой деятельности с теми странами и регионами, в которые могли бы открыться ультрадлинные перелеты из России, говорят о низкой деловой активности и ее дальнейшем сокращении. По данным Федеральной таможенной службы, объем внешней торговли между Россией и Австралией за январь – ноябрь 2016 года сократился на 18,6%, до $434,5 млн (это менее 0,1% в общем внешнеторговом обороте России). Внешняя торговля с Бразилией за тот же период сократилась на 15,5%, до $3,75 млрд, с Новой Зеландией – до $192,6 млн (–61,4%), с Аргентиной – до $799,4 млн (–7,9%).

На маршруте Москва – Австралия пыталась оперировать ныне прекратившая деятельность авиакомпания «Трансаэро». В конце 2007 года «Трансаэро» запустила рейс Москва – Сидней с посадкой в Гонконге, который выполнялся раз в две недели. Но уже весной следующего 2008 года авиаперевозчик был вынужден приостановить выполнение рейсов. «Трансаэро» заявляла о возможном возобновлении авиасообщения с Австралией с августа 2008 года, но этого так и не произошло.

### ИНТЕРФАКС – ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2017.02.07; СТРОИТЕЛЬСТВО ТЕРМИНАЛА СТОИМОСТЬЮ ПОЧТИ 7 МЛРД РУБЛЕЙ МОЖЕТ НАЧАТЬСЯ В АЭРОПОРТУ ЮЖНО-САХАЛИНСКА В ЭТОМ ГОДУ

Строительство аэровокзального комплекса для международного аэропорта Южно-Сахалинска планируется начать в этом году, сообщает пресс-служба авиапредприятия.

«Главное мероприятием, запланированным на 2017 год, станет усиление покрытий перрона и мест стоянок. Одновременно с этим планируется начать возведение нового аэровокзала, непосредственно примыкающего к этим площадям. Благодаря предстоящим изменениям, аэропорт сможет применять иные технологии обслуживания пассажиров с помощью телетрапов», – говорится в сообщении.

В областном **Минтрансе** агентству «Интерфакс – Дальний Восток» сообщили, что проектно-сметная документация по терминалу, которую подготовило ООО ПИ «Красаэропроект», проходит сейчас согласование в Главгосэкспертизе.

«Стоимость строительства нового здания аэровокзала в аэропорту Южно-Сахалинск оценивается в 6,8 млрд руб. Первая часть средств (3 млрд рублей) из регионального бюджета была выделена на этот объект в декабре 2015 года. В декабре прошлого года областное правительство приняло решение о выделении из облбюджета еще 3,8 млрд рублей», – сообщил собеседник агентства.

В ближайшее время предстоит выбрать подрядчика, который займется строительством аэровокзала.

Планируется построить и сдать терминал в эксплуатацию в 2019 году.

Как сообщалось, терминал рассчитан на 550 пассажиров внутренних авиалиний в час (с возможностью расширения до 900 пассажиров) и 250 пассажиров международных линий. Общая площадь трехэтажного здания будет 40 тыс. кв. м. Около 15% нового здания будет использовано под коммерческие цели, для размещения кафе, магазинов, зон отдыха и детских игровых комнат.

Новый аэровокзальный комплекс будет находиться севернее действующего аэровокзала в непосредственной близости от перрона со стоянками самолетов.

Аэропорт «Южно-Сахалинск» имеет статус международного с 1990 года, допущен к приему/выпуску более 30 типов воздушных судов. Аэропорт является базовым для авиакомпании «Аврора».

В 2014 году аэропорты Сахалинской области, в том числе Южно-Сахалинска, были переданы из государственной собственности в региональную.

В 2016 году аэропорт обслужил 940 тысяч пассажиров, что на 10,5% больше, чем в 2015 году.

С аэропортом сотрудничают девять авиакомпаний, которые осуществляют рейсы в 12 городов России и пять городов стран Азиатско-Тихоокеанского региона (включая чартерные туристические рейсы).

### ТАСС; 2017.02.06; «САРАТОВСКИЕ АВИАЛИНИИ» ЗАПУСТЯТ РЕЙСЫ В АНАПУ ИЗ КИРОВА

Авиакомпания «Саратовские авиалинии» запустит этим летом регулярные рейсы в Анапу из кировского аэропорта Победилово, сообщили в пресс-службе аэропорта.

«Рейсы «Саратовских авиалиний» будут осуществляться из кировского аэропорта один раз в неделю с 14 июня по 13 сентября», – сказали в пресс-службе, добавив, что время в пути займет три часа, продажа билетов уже открыта. На данном направлении авиаперевозчик намерен использовать воздушные суда Як-42 вместимостью 120 пассажиров.

В пресс-службе отметили, что «Саратовские авиалинии» увеличат количество рейсов в Симферополь из Кирова и обратно в летний сезон – два раза в неделю вместо одного.