**24 ОКТЯБРЯ 2018**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ТАСС; 2018.10.23; РОССИЯ ЖДЕТ ОТ ЕГИПТА СОГЛАСОВАНИЯ СРОКОВ ИНСПЕКЦИИ АЭРОПОРТОВ ХУРГАДА И ШАРМ-ЭШ-ШЕЙХ

РФ ждет от Египта согласования даты визита делегации российских авиаспециалистов для инспекции безопасности в аэропортах Хургада и Шарм-эш-Шейх, необходимого для возобновления полетов. Об этом заявил журналистам **министр транспорта РФ** Евгений **Дитрих**.

"Мы согласовываем с ними даты сейчас. Это Хургада и Шарм-эш-Шейх. Ждем от коллег сейчас подтверждения по датам. И, соответственно, готовы составить группу, которая поедет и проведет необходимые проверки", - сказал он.

Ранее президент РФ Владимир Путин на заседании клуба "Валдай" выразил надежду на скорейшее возобновление чартеров на курорты Египта. По словам главы государства, на повестке дня открытие чартеров в Шарм-эш-Шейх и Хургаду. Путин сообщил, что обсуждал этот вопрос с президентом Египта и в ближайшее время авиамаршруты в эти два аэропорта могут быть открыты.

<https://tass.ru/ekonomika/5707670>

### ТАСС; 2018.10.23; МЕДВЕДЕВ ОЗНАКОМИЛСЯ С ПЛАНАМИ РАЗВИТИЯ КАЛИНИНГРАДСКОГО АЭРОПОРТА

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев, совершающий поездку в Калининградскую область, осмотрел здание аэропорта Храброво, модернизированное к Чемпионату мира по футболу, и ознакомился с планами дальнейшего развития этого транспортного центра.

Аэропорт Храброво - международный аэропорт Калининграда. После реконструкции, проведенной перед Чемпионатом мира по футболу, общая площадь аэровокзала составляет почти 40 тыс. кв м. Аэропорт рассчитан на пассажиропоток 3 млн человек в год, максимальная пропускная способность 1250 пассажиров в час, а во время чемпионата мира достигала 1950 человек в час в одном направлении.

Аэровокзал оснащен современной четырехуровневой системой обработки багажа. Здесь создана многоуровневая система безопасности с использованием современных методов и технологий досмотра, радиосвязи, видеонаблюдения. В аэропорту также созданы все возможности для комфортного передвижения людей с ограниченными физическими возможностями.

В планах развития аэропорта - расширение маршрутной сети и увеличение частоты полетов, а также развитие прилегающей инфраструктуры, например, нового грузового терминала на 5 тыс. кв. м в 2022 году.

Руководители аэропорта рассказали председателю правительства о планах по созданию в Калининграде хаба между Россией и Европой для авиакомпаний-лоукостеров. В проекте будет участвовать авиакомпания "Победа", которая отправит в среду первый рейс в Рим. Аэропорт Храброво также рассчитывает, что отсюда будут осуществляться и рейсы в Париж, а в следующем году откроются шесть направлений. Медведев поинтересовался, насколько востребованы сейчас эти направления. **Министр транспорта** Евгений **Дитрих** заверил, что они востребованы с экономической точки зрения.

Руководство аэропорта также не исключает, что в дальнейшем Калининград может стать не только авиахабом, но и точкой, откуда люди начинают путешествие на автомобилях или по морю.

<https://tass.ru/ekonomika/5709047>

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.23; ГЛАВА МИНТРАНСА ДИТРИХ ВОШЕЛ В СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ "АЭРОФЛОТА"

Глава **Минтранса** РФ Евгений **Дитрих** избран в совет директоров "Аэрофлота". Об этом сообщил корреспондент "Интерфакса" с внеочередного собрания акционеров компании.

В голосовании приняли участие 64,7% акционеров. Избрание нового состава совета было единственным вопросом в повестке собрания. На 11 мест в совете выдвигались 13 кандидатов.

Кандидатура **Дитрих**а, согласно материалам к собранию, была предложена действующим составом совета 27 сентября. Еще одним новым членом совета стал экс-глава **Минтранса** РФ, ныне гендиректор ПАО "Группа ЛСР" Максим **Соколов**: его выдвигало правительство.

Покинули совет старший советник шведского фонда UB Foretagsradgivning AB Ларс Эрик Андерс Бергстром и член правления фонда "Развитие Санкт-Петербургского государственного университета" Алексей Германович. Оба в предыдущий состав выдвигались от инвестфондов и являлись независимыми членами совета. Кандидатуры Ларса Эрика Андерса Бергстрома не было в списке для голосования, А.Германович был, но он не прошел по голосам. Из тех, кто был в списке для голосования, в совет также не прошел замглавы "Ростеха" Игорь Завьялов, выдвигавшийся от лизинговой "дочки" госкорпорации - ООО "Авиакапитал-сервис" (АКС).

Остальные кандидаты сохранили места в совете директоров "Аэрофлота". От правительства РФ это глава "Ростеха" Сергей Чемезов (параллельно выдвигался от АКС), гендиректор "ВСМПО-Ависма" Михаил Воеводин, первый зампред ВЭБа Михаил Полубояринов (возглавлял предыдущий состав совета), гендиректор "Аэрофлота" Виталий Савельев, президент ПАО "Объединенная авиастроительная корпорация" Юрий Слюсарь, директор направления "Молодые профессионалы" Агентства стратегических инициатив Дмитрий Песков, управляющий директор ООО "Ренессанс Брокер" Игорь Каменской (как независимый директор). От АКС вновь прошел гендиректор этой компании Роман Пахомов.

Инвестфонды в совете директоров "Аэрофлота" теперь представляет только гендиректор ООО "Арида", экс-глава МТС Василий Сидоров, который в предыдущие годы выдвигался от государства.

"Аэрофлот" - крупнейшая авиационная группа в РФ. Объединяет компании "Аэрофлот - российские авиалинии" (работает в премиальном ценовом сегменте), "Россию" (средний сегмент), низкобюджетную "Победу" и работающую на Дальнем Востоке "Аврору". Основной акционер "Аэрофлота" - Росимущество (51,2%), пакетом в 3,5% владеет госкорпорация "Ростех", 5,2% принадлежит физлицам, 0,1% - менеджменту компании, 40% - у институциональных инвесторов.

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.23; ПУТИН В СРЕДУ ПРОВЕДЕТ ЗАСЕДАНИЕ ПРЕЗИДЕНТСКОГО СОВЕТА ПО НАЦПРОЕКТАМ

Президент РФ Владимир Путин 24 октября проведет заседание Совета при президенте по стратегическому развитию и национальным проектам.

Как сообщает пресс-служба Кремля, с основным докладом о национальных проектах, разработанных правительством во исполнение майского указа президента, выступит первый вице-премьер, министр финансов Антон Силуанов.

Более подробно о проектах по различным направлениям на заседании расскажут заместители председателя правительства, курирующие соответствующие направления государственной политики.

"Речь, в частности, пойдет о национальных проектах в социальной сфере, в области цифровой экономики и транспортной инфраструктуры, а также в сфере экологии, культуры, жилья и городской среды", - уточнили в пресс-службе.

### КОММЕРСАНТ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2018.10.24; ДЕНЬГИ ДЛЯ ЗАПАДА; КАЛИНИНГРАДСКОЙ ФЦП ДОБАВИЛИ 10 МЛРД

К прошедшему вчера в Светлогорске очередному заседанию правительственной комиссии по социально-экономическому развитию Калининградской области Белый дом утвердил увеличение финансирования федеральной целевой программы (ФЦП) этого региона на 10 млрд руб. Почти всю эту сумму выделит центр, региональные вложения увеличатся символически. Взамен правительство РФ ждет от эксклава достижения чуть более амбициозных, чем прежде, экономических целей — в том числе по части объема валового регионального продукта на душу населения и производительности труда.

Вчера в Светлогорске премьер-министр Дмитрий Медведев провел заседание правительственной комиссии по социально-экономическому развитию Калининградской области. На нем он сообщил о новой порции федеральной поддержки стратегического эксклава — о подписании постановления правительства о внесении изменений в ФЦП развития Калининградской области. Средства будут выделены на создание новых конкурентоспособных секторов экономики и на строительство парома для железнодорожной переправы Усть-Луга—Балтийск.

Из постановления следует, что общее финансирование ФЦП до 2020 года увеличивается на 10,4 млрд руб.— с 218,5 млрд до 228,9 млрд руб. Удорожание программы обеспечено за счет федерального бюджета — вливания из центра на третьем этапе реализации ФЦП (2014–2020 годы) составят 61,6 млрд руб. против предусмотренных ранее 51,3 млрд руб. Доля финансирования центра повысится с 44,2% до 48,7%, региона (при символическом увеличении его финансирования ФЦП с 10,9 млрд до 11,1 млрд руб.) — снизится с 9,5% до 8,8%.

Взамен центр ждет от Калининградской области достижения к 2020 году более высоких экономических показателей. Если ранее в программе заявлялось достижение объема валового регионального продукта на душу населения на уровне 434,4 тыс. руб., то теперь — 475 тыс. руб. Производительность труда одного занятого в экономике должно возрасти до 1012,2 тыс. с 934,6 тыс. руб. При этом ожидания объема инвестиций в основной капитал (за исключением бюджетных средств) на душу населения снижаются — до 55,2 тыс. с 67,7 тыс. руб. Цель по ожидаемому уровню продолжительности жизни к 2020 году — 74 года (вместо прежних 76 лет), по среднедушевым доходам — 32,7 тыс. руб. (29,3 тыс. в предыдущей версии).

Напомним, Калининградская область получила статус свободной экономической зоны в 1991 году, а в 1996-м стала ОЭЗ, получив налоговые льготы и режим свободной таможенной зоны. Но с апреля 2016-го в связи с обязательствами России перед ВТО беспошлинный вывоз на рынок Таможенного союза продукции, переработанной на территории ОЭЗ с использованием импортных товаров, был прекращен — это фактически лишило область значительной части доходов. Подготовку к «проблеме 2016 года» в правительстве начали еще в 2012 году с разработки госпрограммы развития Калининградской области, призванной компенсировать региону потерю таможенных льгот. В прошлом году срок действия зоны был продлен до конца 2045 года, а в ее состав включили территории и акватории морских портов. Кроме того, в Калининграде на острове Октябрьский сейчас планируется создание российского «внутреннего офшора» — специального административного района.

 <https://www.kommersant.ru/doc/3778988>

### РБК; АНТОН ФЕЙНБЕР; 2018.10.23; СТРАТЕГИ ПО-РАЗНОМУ ПОДОШЛИ К НАЦПРОЕКТАМ; АЛЕКСЕЙ КУДРИН И МАКСИМ ОРЕШКИН ОБСУДИЛИ ПУТИ РЕАЛИЗАЦИИ МАЙСКОГО УКАЗА

Алексей Кудрин и Максим Орешкин на открывшемся в Санкт-Петербурге форуме обсудили проблемы, которые стоят перед нацпроектами. Для их эффективной реализации нужно улучшать деловой климат и снижать долю государства в экономике

Председатель Счетной палаты Алексей Кудрин и министр экономического развития Максим Орешкин обсудили детали выполнения нацпроектов, подготовленных в рамках майского указа президента Владимира Путина. Кудрин, пока еще формально возглавляющий Центр стратегических разработок (ЦСР, готовил программу для Путина), и Орешкин, который, по данным источников РБК, вскоре станет новым председателем совета ЦСР после перехода центра в подчинение Минэкономразвития, попытались сформулировать подходы к выполнению указа на Форуме стратегов, который в понедельник, 22 октября, стартовал в Санкт-Петербурге.

Нацпроектам нужна гибкость

Чтобы реализовать цели из майского указа, правительство подготовит план достижения каждой из них, заявил Орешкин. Сложность в том, как ответить на вопрос, кто должен их достигать: «Если вы внимательно на них [национальные цели] посмотрите, то поймете, что они комплексные и одним министерством ни одну из этих задач решить невозможно. Например, естественный прирост населения — казалось бы, простая вещь, но она разбивается на составные части, связанные и с рождаемостью, и со смертностью». Поэтому для каждой цели выбрали ответственного вице-премьера, подчеркнул Орешкин.

Но нацпроекты не должны отождествляться с целями, добавил министр. «Главный риск — за деревьями не увидеть леса, — отметил он. — Национальные проекты — это инструмент. Если инструмент неправильно сформировать в самом начале, то можно, выполнив все элементы национального проекта, национальных целей не достичь». При этом нацпроекты будут со временем меняться, раз в полгода будет проводиться анализ их эффективности, а от некоторых могут и вовсе впоследствии отказаться.

Нацпроекты исполнимы, в случае если найдутся драйверы для роста экономики, заявил Кудрин. Ей, во-первых, нужно улучшение делового климата. Меры по этому блоку содержатся в плане Минэкономразвития «Трансформация делового климата»; они будут играть довольно важную роль в экономической повестке, но нужны и «более яркие шаги», заявил Кудрин. Среди других необходимых мер — снижение доли государства в экономике, сказал он, напомнив о низких доходах от приватизации, заложенных в бюджет на ближайшую трехлетку.

Снизить долю государства

«24 млрд руб. получить за три года, ниже не планировалось практически никогда с 2000 года. А фактически получено было 23,6 млрд руб. (то есть ниже нынешних планов. — РБК) только в три кризисных года, с 2008 по 2010-й», — подчеркнул Кудрин. Среди других проблем — отсутствие существенного роста расходов на образование, здравоохранение и инфраструктуру, а также непринятые меры по судебной системе. «Сегодня на столе у экспертов лежат предложения, как существенно повысить качество работы судей, их независимость. Целая система мер предложена. Конечно, Верховный суд и администрация президента очень консервативно, сдержанно ко многим из них относятся. Но без этого мы не можем существенно продвинуться в повышении прозрачности», — добавил Кудрин.

«Сейчас мы видим новое, но прорыва пока не ощущаем», — подчеркнул глава Счетной палаты, добавив, что меры правительства тем не менее поддерживает.

Не стоит проводить прямую параллель между снижением доли государства в экономике и цифрами по приватизации, вписанными в бюджет, ответил Орешкин. «Буквально месяц назад правительство направило в Государственную думу законопроект, посвященный запрету на создание новых унитарных предприятий. Ведь именно присутствие государства в небольших секторах, там, где абсолютно нет необходимости в его присутствии, — это то, что сильно бьет и по инвестиционной активности, и по экономическому росту впоследствии», — считает глава МЭР. Кроме того, разгосударствлению помогут планы ЦБ выйти из капитала санированных ранее банков. Наконец, часть приватизационных сделок не предусматривает поступлений в бюджет — средства за его долю пойдут сразу на развитие активов, добавил Орешкин. Что касается делового климата, убирать приходится «каждый маленький барьер», и это процесс, который будет проходить каждые полгода, сказал министр.

Громоздкая структура

Проблема реализации указа еще и в том, что «получается достаточно громоздкая структура управления целями», заметил Кудрин: есть планы достижения целей, есть сами нацпроекты и программы, есть госпрограммы, которые будут включать еще и федеральные проекты. «Приоритетные проекты, которые существовали до сих пор, прекращают свое существование и погружаются в федеральные проекты, видимо. По ним итоги не подведены, они поглотятся, и мы про результаты их исполнения забудем», — сказал глава Счетной палаты. Какой-то нацпроект может исполняться через шесть госпрограмм, а какая-то госпрограмма — включать шесть нацпроектов. А руководитель госпрограммы может отвечать за результат перед тремя-четырьмя вице-премьерами, которые ответственны каждый за свой нацпроект, привел пример Кудрин: «Управление этой системой не столь прозрачное».

Но правительство в последние полгода работает над упрощением системы, заверил Орешкин. Все мероприятия из нацпроектов — это элементы госпрограмм, а нацпроекты и федеральные проекты — это лишь аналитическое представление тех же госпрограмм, поэтому дублирования не будет, сказал он. А планы по достижению национальных целей — это мера контроля с персональной ответственностью чиновников, подчеркнул министр.

Кудрин также напомнил, что по 65% показателей из нацпроектов методики пока нет. Орешкин указал, что по большинству показателей верхнего уровня (то есть не из нацпроектов, а непосредственно из самого указа) Росстат уже ведет наблюдение, хотя по некоторым, например по числу предприятий, осуществляющих технологическое развитие, методику придется пересмотреть. «Главное — всегда контролировать верхние цели. Если они исполнены, значит, что бы ни было записано в нацпроектах, [цель достигнута]. Страшно, наоборот, когда все показатели, которые записаны в нацпроекты, исполнены, а национальная цель не достигнута», — сказал Орешкин.

Что делать регионам

На вопрос, как выполнять указ следует регионам, Орешкин ответил, что каждый субъект должен анализировать влияние своей политики на достижение целей развития (то есть глобальных целей из указа, а не показателей более низкого уровня). «Нацпроекты будут меняться, будут появляться отдельные проекты, будут какие-то проекты отмирать внутри нацпроектов. Но ответственность за национальные цели развития никто с регионов не снимет», — подчеркнул он (речь идет о естественном приросте населения, рождаемости, смертности, занятости, инвестиционной активности и других целях из майского указа).

Кудрин же указал, что те цели, что ставятся на федеральном уровне, не всегда достигаются, такие риски есть и сейчас. «Мы должны исходить из интересов региона и ориентировать свои программы на те приоритеты, которые нужны региону, — подчеркнул он. — Должен быть всегда план Б. Не всегда мы обязаны следовать только тому, как из Москвы видят развитие этого конкретного региона». Регион должен иметь свою программу, «не всегда полностью совпадающую» с показателями, которые декларируются на федеральном уровне, заключил он.

Отдельные элементы проектов федерального уровня могут «мешать достижению успеха на региональном уровне», поэтому субъекты должны как можно быстрее об этом сообщать, согласился Орешкин.

 <https://www.rbc.ru/newspaper/2018/10/23/5bcd996d9a794718f0fc7173>

### ТАСС; 2018.10.23; ВЛАСТИ ЯНАО ЗАКЛЮЧАТ КОНЦЕССИЮ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ ПЕРВОГО ПЛАТНОГО МОСТА ДО КОНЦА 2018 ГОДА

Концессионное соглашение по строительству первого платного моста через реку Пур в Ямало-Ненецком автономном округе (ЯНАО) будет заключено до конца 2018 года. Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе губернатора арктического региона.

Пока преодолеть реку Пур летом можно по понтонной переправе, зимой - по автозимнику, в межсезонье работают баржи и суда на воздушных подушках. Новый мост обеспечит круглогодичное сообщение с большой землей для жителей ямальских поселков, свяжет южную часть ЯНАО, которая обеспечена транспортной инфраструктурой - железной и автомобильной дорогами, с развивающимися арктическими территориями. На правом берегу реки Пур расположены месторождения 14 предприятий топливно-энергетического комплекса.

"Правительство автономного округа готовит конкурс на заключение концессионного соглашения. По итогам этого конкурса будет выбран инвестор, который построит мост через реку Пур. Концессионное соглашение планируется заключить до конца 2018 года, продолжительность строительства - 32 месяца, срок действия концессионного соглашения - 15 лет", - сообщили в пресс-службе.

Ранее, 20 октября, губернатор ЯНАО Дмитрий Артюхов, отвечая на вопросы жителей региона, сказал, что мост начнут строить уже этой зимой и закончат в 2021 году. Потребовалось вносить изменения в федеральные законы, так как есть ограничение на строительство платного моста без обеспечения альтернативного бесплатного проезда. Сметная стоимость строительства объекта составляет 6,9 млрд рублей, окончательный объем инвестиций будет определен в концессионном соглашении, уточнили в пресс-службе.

"Напоминаем, что платный проезд будет только для грузового автотранспорта. Для легкового автотранспорта, жителей Пуровского, Красноселькупского и других близлежащих районов проезд будет бесплатным. Интенсивность движения по мосту составит 2,5 тысячи автомобилей в сутки", - отметили в пресс-службе.

По оценкам специалистов, строить необходимо в сложных инженерно-геологических условиях, которые учтены в проекте строительства.

<https://tass.ru/ekonomika/5706985>

### ТАСС; 2018.10.23; ВЫСОКОСКОРОСТНУЮ МАГИСТРАЛЬ МОСКВА - НИЖНИЙ НОВГОРОД ПОСТРОЯТ ЗА ШЕСТЬ ЛЕТ

Скоростное движение от Москвы до Нижнего Новгорода в рамках ВСМ (высокоскоростной магистрали) Москва - Казань будет организовано в шестилетний период. Об этом сообщил заместитель **министра транспорта** РФ Иннокентий Алафинов, выступая на XVII общероссийском форуме "Стратегическое планирование в регионах и городах России: стейкхолдеры будущего".

"В шестилетний период будет реализован первый этап ВСМ Москва - Казань. К сожалению, тех ассигнований, которые у нас были, не хватает на реализацию его в полном объеме, то есть на два этапа. Будет реализован первый этап - это Москва - Нижний Новгород", - сказал он.

По словам Алафинова, реализация первого этапа строительства ВСМ даст возможность "обкатать" технологию строительства.

"Это позволит нам на основе нашей промышленности создать центр по производству высокоскоростных технологий, высокоскоростного подвижного состава и вагонов, а также позволит уже за этим шестилетним периодом очень быстро развить это движение до Урала с подключением за Казанью уже Челябинска и Екатеринбурга", - добавил он.

В настоящее время проект строительства ВСМ "Москва - Казань" включен в комплексный план развития магистральной инфраструктуры, но только в виде первого этапа - строительства ВСМ от Москвы до Нижнего Новгорода.

Участок автомобильной дороги Москва - Нижний Новогород - Казань протяженностью 729 км также включен в комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года и является частью создаваемого коридора Европа - Западный Китай.

О форуме

XVII Общероссийский форум "Стратегическое планирование в регионах и городах России: стейкхолдеры будущего" проходит в Санкт-Петербурге. Работу Форума стратегов открыло пленарное заседание с участием министра экономического развития РФ Максима Орешкина и председателя Счетной палаты России Алексея Кудрина. В качестве спикеров на форум приглашены более 240 российских и международных экспертов. В течение двух дней в рамках деловой программы запланировано более 35 мероприятий.

<https://tass.ru/ekonomika/5707375>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АННА СКУДАЕВА, ЭЛИНА ТРУХАНОВА, ЕЛЕНА ШУЛЕПОВА; 2018.10.23; ПОПАСТЬ В СЕТЬ; РЕГИОНЫ ВОССТАНАВЛИВАЮТ ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТНОЕ СООБЩЕНИЕ

Ситуацию с электротранспортом в регионах благополучной не назовешь. Несмотря на то что трамваи и троллейбусы куда экологичнее и экономичнее дымящих автобусов, власти относятся к ним как к "дорогому удовольствию". Парк электротранспорта в крупных городах ЦФО постепенно сокращался десятилетиями, и только в последние годы муниципалитеты взялись за его пополнение. Как обстоят дела сегодня и можно ли восстановить утраченное, выяснили корреспонденты "РГ".

Есть контакт?

К 1 ноября в Костроме должен завершиться капитальный ремонт единственного автопешеходного моста через Волгу, движение по которому было частично перекрыто почти два года. Помимо многочисленных пробок, вызванных ремонтом, жалобы пассажиров вызывала отмена троллейбусного сообщения со "спальным" Заволжским районом, где живут около 55 тысяч человек. Власти пообещали восстановить контактную сеть вместе с запуском моста.

Первые троллейбусы в Костроме появились в 1974 году. Помимо центральной части города и заводских окраин, троллейбусным сообщением планировали охватить поселки Мелиораторов и Первомайский. Однако после развала СССР "народная стройка" остановилась, и две последние обещанные властями ветки протянуть так и не удалось. Тем не менее в 2011 и 2013 годах городские власти нашли средства для обновления подвижного состава, закупив в общей сложности 11 новых рогатых машин. С тех пор троллейбусный парк в Костроме не пополнялся.

В 2015 году троллейбусную сеть Костромы начало всерьез "лихорадить". После серии финансовых конфликтов Костромская сбытовая компания (КСК) разместила на своем официальном сайте грозное предупреждение о том, что долги МУП "Троллейбусное управление" за электроэнергию, накопившиеся с апреля 2015 года, достигли 15 миллионов рублей. Чтобы не допустить дальнейшего наращивания задолженности, КСК направила руководству МУП уведомление о полном отключении городского электротранспорта за долги. Оптимизировать расходы на городской транспорт в мэрии решили довольно нестандартным способом. С 1 ноября 2015 года власти по рекомендации межведомственной транспортной комиссии отменили движение двух муниципальных троллейбусных маршрутов № 4 и 5, пояснив, что "решение связано с незначительным пассажиропотоком на данных маршрутах и высоким уровнем дублирования автобусными маршрутами".

Кардинально решить вопрос с убыточностью городского транспорта эта мера не помогла. После серии банкротств предприятий "ПАТП-1" и "ПАТП-4" власти города приняли решение о слиянии автобусного МУП "Костромагортранс" с троллейбусным управлением. В результате в 2018 году в троллейбусное депо, рассчитанное на 150 единиц техники, переехали все 42 городских автобуса, которые вполне свободно разместились под одной крышей с 22 муниципальными троллейбусами. Власти заявили, что при цене билета в 20 рублей себестоимость одной поездки в муниципальном транспорте сейчас составляет 42 рубля. Но продавать билеты вдвое дороже в областном центре не могут: при средней зарплате в 25 тысяч рублей в месяц для большинства жителей такая стоимость проезда окажется просто неподъемной.

Оптимизировать расходы на городской транспорт в Костроме решили нестандартным способом - отменив два маршрута

На оптимизации расходов после слияния транспортных предприятий в Костроме надеются экономить по 3,6 миллиона рублей в месяц. Одновременно в гордуме началось обсуждение системы развития пассажирских перевозок. После многочисленных жалоб жителей на неудобство закупленных для города ПАЗов депутаты начали всерьез задумываться об обновлении муниципального парка троллейбусов. В конце 2017 года костромские власти узнали о планах мэрии Москвы обновить троллейбусный парк. Выяснилось, что списанный столичный транспорт находится в гораздо лучшем состоянии, чем действующий подвижной состав большинства провинциальных автопарков. Власти Костромы послали в мэрию Москвы официальное письмо с просьбой рассмотреть вопрос о возможности передачи городу списанных столичных троллейбусов. "Новый современный троллейбус стоит 10-15 миллионов рублей. Денег на его покупку в бюджете Костромы нет, а обновлять подвижной состав надо", - пояснили депутаты. Пока договориться не удалось: машины ушли в соседнее **Иванов**о и ряд других областных центров России.

По данным **Иванов**ской горадминистрации, троллейбусы из "Мосгортранса" начали поступать в город в июне этого года. "Первой ласточкой" стал троллейбус "Тролза" 2005 года выпуска, который вмещает около 100 пассажиров. Как сообщил руководитель МУП "**Иванов**ский пассажирский транспорт" Владимир Федоров, эта машина значительно моложе имеющихся на сегодняшний день в **иванов**ском парке и отличается пониженным уровнем посадки.

- В основном наш парк сейчас состоит из троллейбусов ЗИУ 682 производства 1990-х годов. Это предшественники "Тролзы", которая пришла из Москвы. Хотя изготовлены машины в разное время, но вышли с одного конвейера на заводе имени Урицкого. Поэтому проблем с эксплуатацией и техническим обслуживанием у нас не возникнет, - рассказал он.

В Ярославле - по соглашению между правительствами области и Москвы - готовят к выпуску на линии двадцать трамвайных вагонов, доставленных в город. Первая партия столичных трамваев поступила в Ярославль еще в начале сентября, и сейчас все вагоны находятся в депо. По словам начальника управления городского пассажирского транспорта Сергея Волканевского, пока транспорт проходит процедуру оформления документов и технической отладки, но ориентировочно в начале ноября часть трамваев уже выйдет на маршруты.

Московский секонд-хенд на электротяге - 2005-2006-х годов выпуска, то есть достаточно уже послужил жителям мегаполиса, но, по признанию специалистов, он находится в хорошем рабочем состоянии. Им в первую очередь заменят вагоны, которые в строю с 1980-х годов. Кроме того, подарок на колесах усилит трамвайный резерв, который обязателен на случай поломок, аварий и прочих непредвиденных ситуаций.

Как сообщил Сергей Волканевский, на улицы Ярославля ежедневно выезжает 43 трамвая (всего их, пока без учета московских, - 53). Троллейбусов на маршрутах - 84, а всего их в парке 116, причем два новых были приобретены в этом году. Новые низкопольные машины экономичны с точки зрения потребления электроэнергии и удобны для маломобильных граждан. Кроме того, они оснащены бесплатным Wi-Fi и USB-портами для подзарядки гаджетов, а стекла в салоне защищают пассажиров от ультрафиолета.

- Рассматривается вопрос о дальнейшей закупке троллейбусов, - поясняет чиновник. - Пока все в стадии согласования. Один троллейбус, аналогичный уже приобретенным, стоит 13 миллионов рублей. Но мы их купили с федеральной субсидией, то есть по факту - за восемь миллионов. Сейчас тоже есть возможность приобретать со скидкой, и мы ее используем.

В отличие от Ярославля в Твери сегодня главная проблема, связанная с электротранспортом, - инфраструктурная. В администрации города сообщили, что по итогам последнего обследования трамвайных путей на единственном в Твери трамвайном маршруте № 5 были обнаружены "отдельные проблемные участки". Эксперты пришли к выводу, что состояние путей позволяет сохранять трамвайное движение, но для этого перевозчик должен ограничить скорость вагонов и провести срочный ремонт "наиболее уязвимых участков пути".

В результате на участках от остановки "Застава" до "ДСК" и от улицы Ерофеева до автовокзала силами МУП "ПАТП-1" был выполнен неотложный ремонт. Трамваи, по информации мэрии города, ходят в штатном режиме, и расписание соблюдается. Однако ситуация остается непростой.

- Сейчас трамваи движутся по этим участкам маршрута № 5 со скоростью до 10 километров в час, что не только создает неудобства для пассажиров, но и приводит к перегреву двигателей и повышенному износу вагонов, - рассказали в горадминистрации, уточнив, что в текущем месяце пройдет очередное обследование путей. После него будут приняты дальнейшие решения, касающиеся трамвайного движения в городе.

Надежда на кардинальное изменение ситуации с трамвайным движением появилась у тверитян в конце минувшего года. Тогда губернатор Тверской области Игорь Руденя и президент компании "Трансмашхолдинг" Андрей Бокарев договорились о создании в Твери транспортно-пересадочного узла, который должен был стать частью проекта "Тверь Сити". В его рамках предусматривалось создание эффективной схемы движения городского и междугородного транспорта, и прежде всего трамваев. Планировалась модернизация действующих трамвайных линий, на которых должны были проходить обкатку новые модели трамваев, выпускаемых Тверским вагоностроительным заводом. Работы должны были начаться в 2018 году. Приступили они или нет - в правительстве Тверской области узнать не удалось.

В Туле споры вокруг трамвая не стихают. Автомобилисты уверены, что трамвай в условиях развивающегося современного города изжил себя, а потому надо убрать с проезжей части главных улиц трамвайные пути с прилегающими остановками. Таким образом, проезжая часть расширится, и не придется уступать дорогу трамваям на перекрестках. Автомобилисты уже добились разрешения ездить по трамвайным путям.

Защитники трамвая, в свою очередь, считают, что его ликвидация только увеличит пробки, и предлагают сделать ставку на этот вид общественного транспорта. Трамвай перевозит одновременно 90 пассажиров, "Газель" - 15. Убери трамвай - и в час пик на дорогах появится в шесть раз больше маршруток. Дороги это точно не разгрузит.

Первый трамвай на электрической тяге в Туле появился в 1927 году. За 90 лет сложилась развитая трамвайная сеть. В прошлом году городские власти поставили точку в этом споре, заявив, что "трамвай является одним из символов Тулы", и вопрос ликвидации трамвайной сети не рассматривается.

А в соседней Рязани от трамваев отказались пять лет назад. Здесь был всего один маршрут, некогда проложенный для работников нефтезавода. По сути, он обслуживал одну улицу. Рязанские чиновники хоть и считают электротранспорт наиболее перспективным для города, возрождать трамваи не собираются: прокладывать пути дороже, чем организовывать троллейбусную сеть. Главная проблема типична - высокий износ подвижного состава. В ближайших планах рязанских властей постепенная замена мелких "маршруток" на автобусы средней вместимости, которые могли бы перевозить до 70 человек. Это поможет втрое уменьшить количество общественного транспорта на дорогах.

<https://rg.ru/2018/10/23/reg-cfo/regiony-vosstanavlivaiut-elektrotransportnoe-soobshchenie.html>

### ТАСС; 2018.10.23; К 2024 ГОДУ ТРЕТЬ ДОРОГ АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ БУДУТ СООТВЕТСТВОВАТЬ НОРМАТИВАМ

Около 32% региональных дорог в Архангельской области к 2024 году будут соответствовать нормативным требованиям, сейчас соответствуют 14%. Об этом во вторник сказал журналистам в кулуарах XVII общероссийского форума "Стратегическое планирование в регионах и городах России: стейкхолдеры будущего" губернатор Архангельской области Игорь Орлов.

"Восемь с лишним тысяч км дорог, только 14% соответствуют требованиям. 32% дорог в Архангельской области будет соответствовать нормативам, над остальным тоже будет вестись работа, но к 2024 году мы сможем привести показатели к этому уровню", - сказал Орлов.

Глава региона отметил, что проведены подсчеты совместно с **Министерством транспорта** РФ. "Исходя из масштабов строительства, производственных и природных ресурсов для строительства, чтобы задачу [можно] выполнить. Мы просчитали возможности карьеров по инертным материалам и гравию, возможности наших строителей, возможности по привлечению строителей со стороны", - пояснил Орлов.

В майском указе президента говорится, что в 2024 году необходимо обеспечить увеличение доли автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям, в их общей протяженности не менее чем до 50%.

"Для федерации на 8% надо увеличить [показатель], у нас на 18%, уровень напряжения у нас будет существенно выше", - заметил Орлов.

<https://tass.ru/obschestvo/5708347>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2018.10.24; СТАРЫЙ ПАРК; В МОСКВЕ ОДНОВРЕМЕННО НАЧАЛИСЬ ПРОВЕРКИ РЕЙСОВЫХ АВТОБУСОВ И ОТКРЫЛСЯ МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВТОБУСНЫЙ САЛОН

Госавтоинспекция в Москве, а также в других регионах начала массовую проверку автобусов и перевозчиков пассажиров. И в тот же день в столице открылся Международный автобусный салон. Совпадение - знаковое. Оно заставляет ответить на вопрос, почему же автобусы-красавцы на наших дорогах превращаются в "смерть на колесах".

Глобальный рейд проводится по всей стране после двух резонансных ДТП с автобусами в Тверской области и в Мордовии. В результате этих аварий погибли более 20 человек. Ранения различной степени тяжести получили более 10 человек. Не прошло и недели, как происходит еще одна авария с автобусами в Московской области. Водитель автобуса "ПАЗ", двигавшийся без пассажиров, выехав на встречную полосу для обгона, протаранил в бок маршрутку. В результате три человека погибли, среди которых ребенок.

А во вторник утром водитель автомобиля "Митсубиси" столкнул в кювет "пазик", перевозивший 24 пассажиров. Автобус опрокинулся, пассажиры получили травмы различной степени тяжести.

Одна из серьезных проблем - это возраст автобусного парка. По данным статистики ГИБДД, более 50 процентов автобусов старше 10 лет. Парк стареет, для безопасной эксплуатации требуется его обновление.

И открывшийся в Москве Международный автобусный салон - это повод для обновления автобусного парка.

Что же предлагается на этой выставке? Какие автобусы обеспечат наибольшую безопасность пассажирских перевозок? Какие технологии в них применяются? Конечно, безопасности автобусных перевозок в новинках также уделяется особое внимание.

Например, группа компаний ГАЗ представила автобусы, оснащенные не только системами помощи водителю, но и системами off-board. Они удаленно диагностируют состояние основных узлов машины и передают данные диспетчеру. То есть, выход из строя любого агрегата тут же станет известен диспетчеру, который сможет на это отреагировать.

Такой системой оборудован обновленный междугородный автобус Cruise. Как раз такие маршруты считаются наиболее рискованными.

Для более дальних маршрутов свой, можно сказать, дальнобойщик Lion’s Coach привез MAN. Этот автобус не только изначально оснащен всеми необходимыми системами безопасности, например, тахографом и системой "ЭРА-ГЛОНАСС".

В нем предусмотрено комфортное существование в дороге как водителей, так и пассажиров.

В нем предусмотрено довольно просторное спальное место для второго водителя. Еще более комфортное место продемонстрировал автобус подобного класса - для дальних перевозок - от компании Yutong. Т122 НВН впервые представлен в России.

Если судить по этому автобусному салону, китайские компании активно пытаются занять свою нишу на российском рынке. На предыдущем салоне их представителей было значительно меньше. А поэтому и выбор у тех, кто собирается обновить свой автобусный парк, стал значительно шире.

Но тех, кто собирается приобретать автобусы, заботят еще и такие вещи, как экономичность транспорта.

Тут пока главную роль играют все возможные варианты электротранспорта. А автобусов с электродвигателями представлено огромное количество. Понятно, что речь идет о городских автобусах. Ведь они довольно жестко привязаны к станциям зарядки. Дальние пробеги - это пока не для них. Та же группа компаний ГАЗ предлагает на выбор различные варианты своих автобусов на электротяге. Например электробус на 85 пассажиров с ультрабыстрой зарядкой. Или троллейбус, который может проехать без проводов до 20 км. При этом зарядить батарею, снова подключившись к проводам, он сможет за 20 км пробега.

Компания СпецАвтоИнжиниринг разработал на базе "Газели Next" электромобиль с запасом хода 200 км. На станции быстрой зарядки он заряжается за час. От бортового зарядного устройства его можно полностью зарядить за 3,5 часа, при этом стоимость 1 км пробега составит от 57 копеек до 1,88 рублей.

Но не на каждом километре у нас установлены станции быстрой электрозарядки. Поэтому для более дальних пробегов стоит подыскать автобус с другим оборудованием.

Например, автобус под маркой Lotos. Его можно заказать с дизельным двигателем, а также с двигателем, работающим на сжиженном или сжатом газе. Впрочем, это не означает, что один и тот же автобус может работать на трех видах топлива. Один и тот же двигатель, на них установленный, - может. Но разное топливо требует и разных способов его доставки в камеру сгорания. Поэтому изначально необходимо определится, какой вид топлива больше интересует.

В качестве газа используется метан. Поэтому тут экономия налицо. Если литр дизеля стоит 45 рублей, то литр метана - 13. Правда, метановые заправки тоже еще надо поискать. Использование сжиженного газа позволяет сделать автобус менее привязанным к этим объектам дорожной инфраструктуры.

На одной заправке он сможет проехать 800 км. А то, что это возможно, доказано автопробегом "Европа-Китай", маршрут которого составил 20 000 км. Автопробег охватил три государства - КНР, Казахстан и Россию. И везде нашлось топливо для него.

Кстати, на стенде ГАЗ можно также познакомиться с новыми терминалами оплаты проезда. Они позволяют оплачивать его не только с помощью карт, но и с помощью бумажных денег, а также монет. Очень напоминает автоматы советских времен. С одной лишь разницей: информация об оплате тут же поступает в центр обработки информации, а также водителю.

Аппарат печатает чек, а автоматика ко всему прочему считает количество пассажиров, зашедших в автобус, а также вышедших из него. Для регулирования трафика это очень интересное устройство.

А большой трафик надо на чем-то перевозить. Поэтому МАЗ представил первый автобус особо большой вместимости с "толкающим" приводом и новейшим узлом сочленения, который еще не использовался в мире. Это первый сочлененный автобус с заднемоторной компоновкой. Силовой привод будет находиться не в головной, а в хвостовой части "гармошки". Внутри предусмотрено 40 сидений, а всего в салоне поместится 170 человек. Предназначен автобус для городских условий.

<https://rg.ru/2018/10/23/reg-cfo/v-rossii-nachalas-massovaia-proverka-rejsovyh-avtobusov.html>

### КОММЕРСАНТ ИВАН БУРАНОВ; 2018.10.24; ЭЛЕКТРОМОБИЛИ ЗАРЯЖАЮТ ЛЬГОТАМИ; ФОНД «СКОЛКОВО» ХОЧЕТ ПУСТИТЬ ИХ НА ВЫДЕЛЕННЫЕ ПОЛОСЫ И ПЛАТНЫЕ ДОРОГИ

Владельцы электромобилей в России могут получить новые льготы — доступ на выделенные полосы и бесплатный проезд по платным автомагистралям. С такой идеей выступили эксперты фонда «Сколково» и национальной технической инициативы «Автонет». Нововведения затронут в первую очередь Москву, лидирующую по числу выделенок среди российских городов. В столичной мэрии инициативу не поддержали.

О возможности допуска электромобилей на выделенные полосы рассказал президент НП ГЛОНАСС, соруководитель рабочей группы Национальной технологической инициативы (НТИ) «Автонет» Александр Гурко. НТИ «Автонет», напомним, учреждена правительством и представляет собой государственный план до 2035 года по развитию рынка электромобилей и беспилотных авто. Финансирование «Автонета» до 2020 года превышает 50 млрд руб., из них 28,5 млрд руб.— из госбюджета. По словам господина Гурко, идея преференций для электромобилей исходит от экспертов фонда «Сколково» — допустить такие машины на выделенки и обеспечить их владельцев бесплатным проездом по платным дорогам. Инициатива пока обсуждается в рамках рабочей группы по совершенствованию законодательства для реализации НТИ «Автонет».

«Стимулировать население к покупке электромобилей эффективно именно такими мерами,— пояснил “Ъ” руководитель проекта транспортной инфраструктуры фонда "Сколково" Кирилл Жанайдаров.— Сейчас в Москве всего порядка 200 электромобилей, если их пустить на выделенные полосы, то никакого вреда для движения автобусов не будет». Организовать доступ можно с помощью знаков, регулирующих движение электромобилей, говорит он: специальные указатели для них были введены в ПДД в 2017 году. «Такой опыт уже есть в Норвегии, где ввели доступ на полосы, а когда электромобилей стало много, то запрет вернули,— поясняет господин Жанайдаров.— Мы предлагаем такой же временный сценарий».

По данным агентства «Автостат», на 1 июля 2018 года в России было зарегистрировано 2,5 тыс. автомобилей, при этом официально продается только Renault Twizzy, остальные модели ввозятся серым способом. Самыми популярными электромобилями являются Nissan Leaf (1,8 тыс. штук), Mitsubishi i-MieV (294), Tesla Model S (202).

Управляющий партнер Moscow Tesla Club Игорь Антаров напоминает, что сейчас парковка для электромобилей бесплатна в Москве, кроме того, в Московской и Калужской областях для владельцев таких машин отменен транспортный налог. «Чтобы рынок электромобилей сдвинулся с мертвой точки, нужны новые меры, например доступ на выделенку,— говорит господин Антаров.— Это позволит привлечь новых потенциальных пользователей экологичного транспорта. В Европе электромобили уже очень популярны, мы же сильно отстаем».

Сегодня, согласно ПДД, выделенки открыты только для маршрутного транспорта, школьных автобусов и такси. В 2013 году представители мотосообщества просили мэрию Москвы допустить туда байкеров, но получили отказ. ЛДПР предлагала открыть выделенки для общего пользования по ночам, но и эта инициатива не дала результата. В апреле 2018 года министр энергетики Александр Новак говорил о возможности допуска на выделенки авто, использующих в качестве топлива газ метан, но конкретных решений принято в итоге не было.

 «Мы против того, чтобы любые личные автомобили были допущены на выделенные полосы,— заявили “Ъ” в пресс-службе департамента транспорта Москвы.— Там работают водители, у которых есть достаточный стаж вождения, которые профессионально занимаются перевозкой пассажиров». При этом в ведомстве заметили, что заинтересованы в росте парка электромобилей. Отметим, с 21 декабря 2018 года вступит в силу закон, согласно которому регионы получат право самостоятельно определять транспорт, имеющий доступ на выделенки: столичные власти заявили, что добавят к действующему списку двухэтажные экскурсионные автобусы. В госкомпании «Автодор» (курирует платные автодороги в России) к идее экспертов «Сколково» относительно платных магистралей отнеслись скептически. «На федеральных скоростных платных дорогах самым актуальным для привлечения электромобилей является вопрос строительства объектов зарядной инфраструктуры,— заявили “Ъ” в пресс-службе госкомпании.— Этим мы занимаемся. Без сети зарядок никакими снижениями тарифов или даже их отменой электромобили на федеральные дороги массово не привлечь».

<https://www.kommersant.ru/doc/3779027>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2018/10/23/v-skolkovo-predlozhili-pustit-elektromobili-na-vydelennye-polosy.html>

### ТАСС; 2018.10.23; В ЛЕНОБЛАСТИ АВТОБУС СТОЛКНУЛСЯ С ВНЕДОРОЖНИКОМ

Автобус столкнулся с внедорожником Mitsubishi на автодороге "Скандинавия" под Выборгом в Ленинградской области. Как сообщает во вторник региональное управление ГИБДД, пострадали 24 человека.

"Водитель, управляя автомобилем Mitsubishi ASX, при неустановленных обстоятельствах совершил столкновение с автобусом ПАЗ, двигавшимся в попутном направлении. От удара автобус съехал в кювет. В результате ДТП травмы различной степени тяжести получили 24 пассажира автобуса", - говорится в сообщении ведомства.

В свою очередь начальник по медицинской части Выборгской межрайонной больницы Павел Смирнов уточнил, что четверо пострадавших госпитализированы в состоянии средней степени тяжести.

"Из ПАЗа четыре человека госпитализированы в состоянии средней тяжести. Самочувствие удовлетворительное", - сказал собеседник агентства, уточнив, что в общей сложности в медучреждение после происшествия были доставлены 18 пострадавших, 14 из них были осмотрены и отпущены.

Как сообщило во вторник региональное управление ГИБДД, авария произошла около 07:30 мск. Источник в экстренных службах сообщил, что автобус был служебным и вез рабочих.

В Управлении федеральных автомобильных дорог "Северо-Запад", которое обслуживает трассу "Скандинавия", ТАСС сообщили, что претензий к дорожным органам нет, а сопутствующих аварии дорожных условий не зафиксировано.

Федеральная трасса "Скандинавия" (ранее называлась М-10) является частью европейского маршрута E-18. На территории РФ начинается от административной границы Петербурга, проходит по территории Ленинградской области до границы с Финляндией. По данным **Росавтодор**а, дорога является "практически единственным полноценным выходом Северо-Запада России в Европу" и обеспечивает транспортные связи со странами Балтийского моря.

<https://tass.ru/proisshestviya/5706877>

### ТАСС; 2018.10.23; ПРИ МИНСТРОЕ РФ ПРЕДЛОЖИЛИ СОЗДАТЬ РАБОЧУЮ ГРУППУ ПО СТРОЙКЕ ЖЕЛДОРОГИ КУРАГИНО - КЫЗЫЛ

Рабочую группу предложено создать при Минстрое РФ по вопросу строительства железной дороги Курагино (Красноярский край) - Кызыл (Тува). Об этом во вторник сказал полпред президента в Сибирском федеральном округе Сергей Меняйло.

Тува является одним из немногих регионов России, где до сих пор нет железнодорожного сообщения. "Такая масштабная стройка будет реализовываться поэтапно. Я поддержал предложение участников совещания [по вопросу строительства дороги] создать при Минстрое России рабочую группу по данному проекту с участием всех заинтересованных органов государственной власти. Соответствующее обращение уже подписано в адрес министра", - сказал Меняйло на заседании Совета "Межрегиональной ассоциации "Сибирское соглашение".

Полпред предложил сделать проект Курагино - Кызыл приоритетным для Сибири и отметил, что вместе с главами двух регионов прорабатывает этот вопрос.

Как сообщалось ранее, с 2011 года реализуется проект магистрали Курагино - Кызыл, которая должна связать Туву с Красноярским краем и железнодорожной сетью России. Из-за финансовых проблем был построен только 1 км пути возле Кызыла. Строительство железной дороги является частью комплексного инвестиционного проекта, в него также входит освоение месторождений Тувы.

В Новосибирске во вторник проходит заседание Совета межрегиональной ассоциации "Сибирское соглашение" с участием глав регионов СФО.

<https://tass.ru/sibir-news/5708063>

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2018.10.24; СВАЛКА ДОРОЖЕ УГЛЯ; ОАО РЖД МОЖЕТ ЗАРАБОТАТЬ НА ВЫВОЗЕ МУСОРА ИЗ МОСКВЫ 20 МЛРД РУБ.

ФАС вводит нормативную базу для перевозок мусора по железной дороге. По прибыльности для ОАО РЖД, которое обсуждает с Москвой вывоз столичных коммунальных отходов в Архангельскую область, мусор как груз теперь не уступает муке или нефтепродуктам и точно доходнее угля. Если планы Москвы по вывозу мусора на Русский Север реализуются, то, по оценкам экспертов, минимальный доход ОАО РЖД от транспортировки 10 млн тонн отходов ежегодно за 20 лет составит порядка 20 млрд руб. Заработают и владельцы вагонов: они за этот период получат еще не менее 5 млрд руб. за предоставление парка.

В опубликованном на regulation.gov.ru проекте тарифного приказа ФАС по ОАО РЖД появилась статья, вводящая отдельный тарифный класс для твердых коммунальных отходов (ТКО). Еще в июле 2017 года ФАС ввела в прейскурант 10–01 (основной тарифный документ ОАО РЖД) эту категорию, причислив ее сразу ко второму тарифному классу. К нему также относятся, например, нефтепродукты, зерно, минудобрения и так далее. Но тогда для ТКО не были определены все необходимые параметры — так, минимальная весовая норма (часть формулы тарифа) была установлена только для сортированного пакетированного мусора. Сейчас же она устанавливается и для несортированного.

Минимальная весовая норма — это тоннаж, за который с вагона взимается тариф ОАО РЖД, если загрузка ниже нормы. Если выше — плата взимается в зависимости от реального веса. Она установлена как 36 тонн для сортированного и 40 тонн для несортированного мусора в полувагонах и крытых вагонах.

Тарифное оформление вывоза ТКО создает основу для расчета платы, которую может получить ОАО РЖД в проекте по вывозу мусора из Москвы на полигон на станции Шиес в Ленском районе Архангельской области. “Ъ” многократно о нем писал, а 19 октября сообщил и о параметрах, обсуждаемых городом: вывоз 500 тыс. тонн брикетированного сортированного мусора ежегодно в течение 20 лет. Хотя вывозить планируют лишь 1/16 от всего мусора, образующегося в Москве, 10 млн тонн груза второго тарифного класса — неплохая прибавка с учетом того, как монополия сегодня борется за улучшение качества грузовой базы. В частности, как источник дохода тонна ТКО для ОАО РЖД ценнее, чем тонна угля, поскольку тарифный класс для мусора выше. В ОАО РЖД вопрос доходов от перевозки мусора не комментируют.

По оценке председателя экспертного совета Института исследования проблем железнодорожного транспорта Павла Иванкина, тариф для грузов второго класса на плече Москва—Шиес при минимальной загрузке составляет 43 тыс. руб. за вагон, или 1195 руб. за тонну. Возврат порожнего вагона обойдется в 24 тыс. руб., или 667 руб. за тонну, что в сумме дает 67 тыс. руб. за вывоз вагона мусора, или 1862 руб. за тонну. Ежедневный объем отгрузки составит 38 вагонов в сутки, минимальный объем доходов ОАО РЖД за год — практически 1 млрд руб., говорит эксперт.

Заработок операторов, предоставляющих вагоны, рассчитать сложнее, поскольку рынок крайне волатилен и только за последние годы можно было наблюдать колебания от 400 руб. до 2 тыс. руб. и более за полувагон в сутки. Таким образом, на горизонте 20 лет ставки могут меняться очень сильно. Плюс к тому неизвестно, насколько коммерческими будут условия привлечения парка. Но если предположить коммерческий характер сделок, то, по оценке главы «Infoline-Аналитики» Михаила Бурмистрова, заработок оператора на обслуживании подобного контракта может составить 5 млрд руб. в год (в ценах 2018 года, без учета дисконтирования). Господин Иванкин дает такую же оценку: по его расчетам, операторы на перевозке в Шиес заработают не менее 16,5 тыс. руб. за крытый вагон и 19,5 тыс. руб. за полувагон. Годовой объем доходов операторов составит около 250 млн руб., что дает 5 млрд руб. за весь срок, добавляет он.

<https://www.kommersant.ru/doc/3779095>

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.23; ТМХ ПЛАНИРУЕТ СОХРАНЯТЬ ЗА СОБОЙ ПРИМЕРНО ДВЕ ТРЕТИ РЫНКА ЛОКОМОТИВОВ В РФ И СНГ

"Трансмашхолдинг" (ТМХ) в перспективе нескольких лет планирует контролировать примерно две трети рынка локомотивов в России и СНГ, следует из презентации компании от 19 октября, с которой ознакомился "Интерфакс".

Документ приурочен к будущему выпуску бондов. В понедельник источник агентства в банковских кругах сообщал, что ТМХ планирует разместить облигации объемом от 5 млрд руб. Согласно презентации, в 2017 г. общий объем этого рынка оценивался в 916 секций, при этом доля "Трансмашхолдинга" на нем составила 68%. В частности, в РФ концерн занимал 67% рынка (выручка в этом сегменте 44,6 млрд руб.).

Компания уточняет, что учитывает в продажах реализацию локомотивов своим совместным предприятием "Локомотив курастыру зауыты" с General Electric в Казахстане, производящим магистральные тепловозы ТЭ33А. В нем у ТМХ - 50% акций. При этом не консолидируются продажи другого СП - с французским концерном Alstom - "Электровоз курастыру зауыты", выпускающего грузовые (К38А) и пассажирские (К34А) электровозы переменного тока.

В 2018 г. "Трансмашхолдинг" ожидает роста локомотивного рынка в РФ и СНГ до 1,259 тыс. шт. и увеличения своей доли до 71%. В 2019 г. компания прогнозирует дальнейшее расширение общих продаж - до 1,614 тыс., но при этом сокращение своей доли до 65%. В следующие два года, по оценкам ТМХ, она останется на уровне 66%, тогда как объем рынка в 2020 г. составит 1,742 тыс. локомотивов, в 2021 г. - 1,71 тыс.

Делая прогнозы, группа отмечает, что по состоянию на начало 2018 г. 69% парка тягового подвижного состава ОАО "Российские железные дороги" изношено. До конца 2020 г., в рамках инвестиционной программы монополия планирует обновить более 2 тыс. локомотивов. Основными конкурентами ТМХ в России является группа "Синара" и ее совместное предприятие с немецким концерном Siemens - ООО "Уральские локомотивы".

При этом, согласно презентации, локомотивный рынок в СНГ в последние годы сокращался: в 2014 г. он составлял 1,454 тыс. шт., в 2015 г. - 1,084 тыс., в 2016 г. - 1,074 тыс. Доля "Трансмашхолдинга" на нем находилась на уровне 68-69%. Из экспортных направлений в 2014-2018 гг. ТМХ выделяет Белоруссию, Латвию, Литву, Казахстан, Украину и Узбекистан, за пределами СНГ - Монголию и Аргентину.

Также в презентации отмечается, что на российском рынке дизельных двигателей и дизель-генераторов для локомотивов доля "Трансмашхолдинга" в 2017 г. составляла 94% (выручка - 4,3 млрд руб.). Помимо РФ в этом сегменте компания ориентирована на поставки в Белоруссию, Болгарию, Вьетнам, Гвинею, Латвию, Южную Корею, на Кубу, в Монголию, Польшу, Узбекистан, Китай, Казахстан, Киргизию, на Украину, в Эстонию и Туркменистан.

"Трансмашхолдинг" - крупнейший в РФ производитель подвижного состава для рельсового транспорта. Предприятия группы расположены в Санкт-Петербурге, Брянске, Пензе, Твери, Московской, Ростовской и Саратовской областях, а также на Украине и в Казахстане. Сервисный блок представлен группой "Локомотивные технологии". В объединенной компании 79,4% - у структур бизнесменов Искандара Махмудова, Андрея Бокарева, а также члена совета директоров группы Дмитрия Комиссарова и генерального директора холдинга Кирилла Липы. Двое последних являются контролирующими акционерами. 20% ТМХ принадлежит Alstom.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИВАН ПЫШЕЧКИН; 2018.10.24; СЛЕДУЮЩАЯ СТАНЦИЯ – ЗИМА; ЭЛЕКТРИЧКИ ПЕРЕХОДЯТ НА ЗИМНЕЕ РАСПИСАНИЕ

В ближайшее воскресенье, 28 октября, пригородные электрички Московского региона переходят на зимнее расписание. Оно изменится на всех направлениях, кроме Горьковского, Курского и Ярославского, где очень плотный круглогодичный график движения, поэтому его стараются не менять. Также пока не будут вводить зимнее расписание на Ленинградском направлении - оно появится чуть позже, в декабре.

Сезонная корректировка расписания необходима. В дачный сезон электрички начинают дополнительно останавливаются на небольших станциях, рядом с которыми есть дачные поселки. Зимой пассажиров на таких станциях почти нет, а поезда на них останавливаются реже, чем летом.

Что касается изменений в расписании, то шесть электричек выходного дня отменяются на Савеловском направлении и столько же - на Казанском. По четыре электрички перестанут ходить по Белорусскому и Киевскому направлениям, а на Павелецком отменят две. При этом назначаются два поезда от Белорусского вокзала до Кубинки в 18.43 и Голицыно в 11.19. С зимним расписанием уже можно ознакомиться, воспользовавшись мобильным приложением ЦППК, а также на железнодорожных станциях и остановочных пунктах. Ленинградское направление перейдет на зимнее расписание с 9 декабря.

<https://rg.ru/2018/10/23/reg-cfo/elektrichki-perejdut-na-zimnee-raspisanie-s-28-oktiabria.html>

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.23; UCL PORT В ЯНВАРЕ-СЕНТЯБРЕ СОХРАНИЛ ГРУЗООБОРОТ НА ПРОШЛОГОДНЕМ УРОВНЕ ЗА СЧЕТ КОНТЕЙНЕРОВ И ГЕНГРУЗОВ

Грузооборот стивидорного дивизиона группы UCL Port (входит в холдинг UCL Владимира Лисина) в январе-сентябре 2018 года составил 27,2 млн тонн, на уровне аналогичного показателя 2017 года, говорится в сообщении группы.

Обработка сухих грузов выросла на 4,2%, до 23,4 млн тонн. В целом структура грузооборота не изменилась: доля экспорта составила 85% от объема перевалки, на импорт пришлось 14%, остальное на каботаж

Перевалка нефтеналивных грузов компаниями группы упала на 24,3%, до 3,8 млн тонн, в связи с уменьшением объема перевалки на площадках в Туапсе и Таганроге, говорится в сообщении.

Наибольшая динамика в январе-сентябре отмечена в перевалке контейнерных грузов - на 12%, до 7 млн тонн. "Контейнерный терминал Санкт-Петербург" (КТСП) за 9 месяцев перевалил 550,3 тыс. TEU (+15%), рост обработки контейнеров в "Морском порту Санкт-Петербурга" составил 24%, до 23,5 тыс. TEU.

Перевалка генеральных грузов повысилась на 7,7%, до 7,3 млн тонн, отмечает UCL, поясняя, что динамика обусловлена ростом грузопотока черных металлов на 8,1% (до 5 млн тонн), а также увеличением перевалки металлолома более чем в 2 раза (до 0,6 млн тонн).

Перевалка насыпных и навалочных грузов снизилась на 3,5%, до 9 млн тонн. Перевалка угля уменьшилась на 9%, (до 6,3 млн тонн), что объясняется снижением отгрузок угля в портах Туапсе, Таганрога, а также на Универсальном перегрузочном комплексе в порту Усть-Луга.

Universal Cargo Logistics Holding (UCL Holding) занимается транспортировкой грузов железнодорожным и водным транспортом, осуществляет их перевалку в российских портах, оказывает услуги по логистике. Компании группы объединены в три дивизиона по основным видам деятельности - железнодорожный (UCL Rail), стивидорный (UCL Port) и судоходный (VBTH).

Стивидоры UCL Port переваливают широкий спектр грузов, в том числе металлы, уголь, зерновые, минеральные удобрения, нефть и нефтепродукты. Общая площадь складских территорий - около 900 тыс. квадратных метров. Общая длина причалов - около 11 400 м.

### ТАСС; 2018.10.23; ВЛАДЕЛЕЦ СУДНА "НОРД" СОБИРАЕТСЯ ВЕРНУТЬ ЕГО ЧЕРЕЗ МЕЖДУНАРОДНЫЕ СУДЫ

Владелец российского сейнера "Норд", который украинская прокуратура передала Национальному агентству по возвращению активов, полученных от коррупционных и других преступлений, намерен вернуть судно через международные инстанции, сообщила ТАСС представитель судовладельца - Керченского рыбколхоза имени 1 мая Анна Шевелева.

"Решением недовольны, считаем его политизированным, будем обращаться в международный суд, чтобы вернуть его", - сказала Шевелева.

Ранее сообщалось, что украинская прокуратура передала арестованное российское судно "Норд" Национальному агентству по возвращению активов, полученных от коррупционных и других преступлений. Отмечалось, что решение принято с целью сохранения бюджетных средств, расходуемых на содержание арестованного судна на территории морского порта Бердянск.

Погранслужба Украины 25 марта 2018 года задержала в Азовском море российское рыболовецкое судно "Норд" с экипажем из 10 граждан РФ. Капитану судна Владимиру Горбенко инкриминировали "нарушение порядка въезда на временно оккупированную территорию Украины и выезда с целью причинения вреда интересам государства". Херсонский городской суд 10 апреля отпустил его под залог с обязательством являться для проведения следственных действий, остальным морякам был назначен административный штраф. Горбенко позже было предъявлено обвинение по статье о незаконной ловле рыбы.

Украинские пограничники отказались выпускать членов экипажа по российским документам, так как официальный Киев считает их своими гражданами, проживающими в Крыму. Двум из девяти моряков удалось вернуться домой. Остальные находятся в Киеве - на территории посольства РФ на Украине. Судно "Норд" было арестовано украинскими властями.

<https://tass.ru/proisshestviya/5707169>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2018.10.24; БАНКИ К ВЗЛЕТУ ГОТОВЫ; СБЕРБАНК И ВТБ ОБСУЖДАЮТ СОЗДАНИЕ РЕГИОНАЛЬНОЙ АВИАКОМПАНИИ

Инвестиции могут составить не менее одного миллиарда долларов, но проект должен быть реализован на принципах государственно-частного партнерства (ГЧП), передает слова главы ВТБ Андрея Костина РИА Новости. Других подробностей пока нет.

Глава **минтранса** Евгений **Дитрих** поддержал инициативу, но ждет, когда будут представлены детали проекта.

Зачем же банкам вкладывать средства в непрофильный актив? Cоздание авиаперевозчика, который пользуется услугами банковской лизинговой "дочки", - хороший способ заставить деньги работать. Был бы спрос.

В России более ста авиакомпаний выполняют коммерческие полеты, на десять из них приходится основная часть объемов перевозок на магистральных рейсах. Остальные как раз выполняют региональные перевозки (полеты внутри федеральных округов, регионов и местных линий). Не хватает лишь сетевого регионального перевозчика, который развивает фидерные программы, отметил в беседе с "РГ" главный эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ "Высшая школа экономики" Федор Борисов.

В Европе такие компании подвозят пассажиров к рейсам магистральных авиакомпаний. Они заключают партнерские соглашения с крупными магистральными перевозчиками и за "подвоз" пассажира даже имеют денежные бонусы. А пассажиру удобно, что он может купить один билет в рамках такого регионального альянса и не думать, как он доберется с пересадками до конечной точки. Это поднимает и спрос на региональные перевозки, и способствует появлению региональных хабов. В России такой механизм отсутствует, причина - основной игрок на рынке входит в международный альянс SkyTeam, где довольно высокие стандарты.

Банки могли бы занять нишу фидерного перевозчика, но он должен работать на равных условиях с другими региональными авиакомпаниями, а не жить за счет прямых субсидий из бюджета. В последнем случае есть риск, что этот проект задушит региональных мелких перевозчиков, которые сейчас летают в том числе благодаря программам субсидирования полетов. Существующие небольшие авиакомпании могут не выдержать конкуренции, и останется кто-то один. Тогда можно будет поговорить о монополии на региональных маршрутах, что может отрицательно сказаться на цене билета. А **минтранс** выступает за конкуренцию: шире рынок - ниже цены.

**Росавиаци**я между тем сообщила, что заявок не получала, но готова принять участие в консультациях по выбору типов воздушных судов и проработке маршрутной сети нового перевозчика.

<https://rg.ru/2018/10/23/zachem-sberbank-i-vtb-reshili-sozdat-regionalnuiu-aviakompaniiu.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/5707676>

<https://tourism.interfax.ru/ru/news/articles/53402>

<https://tass.ru/ekonomika/5709075>

<https://www.kommersant.ru/doc/3778910>

<https://rns.online/transport/Glava-aeroflota-prokommentiroval-plani-VTB-i-Sberbanka-po-sozdaniyu-novoi-aviakompanii-2018-10-23/>

### ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ЛЮДМИРСКИЙ; 2018.10.24; ЗАЙМЕМ ЭТОТ ДРОН: В РОССИИ СОЗДАЮТ АЭРОТАКСИ; УЧЕНЫЕ И ИНЖЕНЕРЫ РАЗРАБАТЫВАЮТ МОДЕЛИ ГОРОДСКИХ ЭЛЕКТРОЛЕТОВ

В России разрабатываются проекты беспилотного аэротакси. Модель летательного аппарата для внутригородских перевозок собрана в центре прототипирования НИТУ «МИСиС» «Кинетика». Образец в масштабе 1:2 позволит испытать аэродинамические характеристики и системы управления пассажирским дроном в реальных условиях. Разработчики рассчитывают, что в течение нескольких лет у отечественных авиастроителей будут шансы занять значительную долю будущего мирового рынка городских электролетов. Однако необходимо решить вопрос с безопасностью и нормативным регулированием беспилотной авиации.

В центре «Кинетика» завершена сборка действующего прототипа летательного аппарата для российского проекта «Бартини». Он назван в честь итальянского коммуниста и советского авиаконструктора Роберта Бартини. Аппарат представляет собой беспилотное устройство, выглядящее как квадрокоптер: у него четыре мотора, каждый из которых вращает в противоположных направлениях по два соосных винта. Взлет и посадка осуществляются автоматически — аппарат программируется на определенный маршрут.

— Но это не совсем квадрокоптер, — пояснил «Известиям» технический директор проекта Владимир Салатов. — В нашем электролете реализованы функции и квадрокоптера, и «летающего крыла», и так называемого конвертоплана.

Последнее означает, что «Бартини» взлетает вертикально, как коптер, затем разгоняется в горизонтальной плоскости, винты постепенно поворачиваются, пока не примут вертикальное положение, подобное пропеллерам самолета. И аппарат движется дальше фактически в самолетном режиме за счет подъемной силы плоского корпуса-крыла. Посадка происходит в обратном порядке: винты возвращаются в горизонтальную плоскость, самолет вновь оборачивается коптером и приземляется вертикально. Такая гибридная аэродинамическая схема, по утверждению Владимира Салатова, лучше всего подходит для пассажирских перелетов внутри города: она обеспечивает в разы большую скорость движения и экономию энергии.

— Прототип развивает скорость порядка 200 км/ч, — рассказал «Известиям» руководитель производственного отдела Центра прототипирования высокой сложности НИТУ «МИСиС» «Кинетика» Павел Косятов. — Вес его около 60 кг, корпус изготовлен из полимерных материалов, оси стальные, питание осуществляется от литиевых батарей.

По словам Владимира Салатова, серийный «Бартини» будет развивать еще большую скорость, до 300 км/ч — огромную по сравнению с мультикоптерами (многовинтовыми электролетами) аналогичного класса, которые не могут летать быстрее 100 км/ч. Разработчик добавил, что «Аэротакси» планируют запустить в серию к 2020 году.

Впрочем, у мультикоптеров другое преимущество: при такой конструкции легче обеспечить требуемый уровень безопасности. Об этом рассказал «Известиям» Сергей Товкач, технический директор сколковского проекта «Гепард», беспилотника-мультикоптера, также предназначенного для внутригородских перевозок в режиме аэротакси. В «Гепарде» будет целых 22 двигателя, каждый из которых вдобавок снабжен отдельной батареей питания.

По мнению Сергея Товкача, пассажирские беспилотники российской разработки и производства имеют все шансы занять в этой отрасли значительную долю мирового рынка, который сейчас только формируется. Ведь в России доступны все материалы, нужные для производства собственных электролетов: алюминий, титан, авиационные сплавы. На многих российских предприятиях имеются все необходимые станки и оборудование. А стоимость рабочей силы в авиационной отрасли — как в инженерных разработках, так и на производстве, — у нас сейчас даже ниже, чем в Китае.

Впрочем, для перелетов между соседними городами еще долгое время будут более пригодны традиционные вертолеты, способные взять на борт запас топлива для преодоления нескольких сот километров. Но массовое использование в городе обычных легких вертолетов нерентабельно и небезопасно: им некуда садиться в аварийных случаях и их негде хранить в городе, среди жилых домов, из-за запасов пожароопасного керосина. Поэтому небольшие электролеты-аэротакси, перевозящие внутри города от одного до четырех-пяти пассажиров, — оптимальное решение для будущего внутригородского пассажирского авиатранспорта. Они могут обходиться легкими батареями, которых хватает примерно на полчаса полета и несколько десятков километров пути.

Предложения подобных аппаратов уже появились, в частности, на рынке в Германии и Китае. Обширные планы по форсированному внедрению городских аэротакси вынашивают ОАЭ и США. Однако осуществлению этих планов пока препятствует отсутствие международной и локальных нормативных баз для использования беспилотной авиации в городе. По мнению экспертов, необходимые требования по безопасности, сертификации, регламенту полетов и прочие законодательные требования к городскому аэротакси будут в большинстве стран приняты примерно к 2020–2022 году. Как раз к этому времени подоспеет и запуск в производство российских пассажирских электролетов.

Впрочем, по мнению президента экспертного центра «Движение без опасности» Натальи Агре, принять необходимые требования и регламенты — только полдела. Самое сложное — разработать и создать необходимую инфраструктуру безопасности для беспилотных транспортных средств, способную надежно предотвращать как случайные аварии, так и возможные злонамеренные действия. Такую инфраструктуру — как для беспилотных автомобилей, так и для малой городской беспилотной авиации, — по мнению Натальи Агре, удастся развернуть в крупных российских городах не раньше 2030 года.

Сейчас в России и в мире идет активное тестирование беспилотных автомобилей. Например, «Яндекс» запустил аэротакси в «Сколково» и на территории Иннополиса под Казанью. Но в каждой такой машине находится инженер, сидящий на пассажирском сиденье. Он следит за работой авто и в любой момент может остановить его в случае необходимости. Две модели беспилотных машин на Московском международном автосалоне (ММАС-2018) в августе этого года представил Горьковский автозавод (ГАЗ). Встроенные системы, защищенные от помех и кибератак, распознают границы проезжей части при отсутствии разметки и определяют препятствия.

<https://iz.ru/800657/dmitrii-liudmirskii/zaimem-etot-dron-v-rossii-sozdaiut-aerotaksi>

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2018.10.24; КРУПНЕЙШИЙ В РОССИИ ЧАСТНЫЙ АВИАПЕРЕВОЗЧИК ОБНОВЛЯЕТ МАГИСТРАЛЬНЫЙ ФЛОТ; К 2024 ГОДУ S7 GROUP ПЕРВОЙ ПЕРЕЙДЕТ НА СУДА НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ AIRBUS 320/321 NEO И BOEING 737 MAX

К 2024 г. S7 Airlines планирует заменить весь среднемагистральный флот на суда нового поколения – Airbus 320/321 neo и Boeing 737 MAX, рассказал «Ведомостям» заместитель гендиректора по стратегии S7 Group Григорий Давыдов. «Мы рассчитываем стать первой авиакомпанией, которая это сделает», – добавил он.

Сейчас в парке S7 91 самолет: 17 региональных Embraer E170 и 74 среднемагистральных Airbus и Boeing, в том числе 10 – нового поколения: восемь Airbus 320 neo, один Airbus 321 neo и один Boeing 737 MAX. Заказаны еще 32 самолета (19 A320 neo, три A321 neo и 10 МАХ), продолжает Давыдов. Все они поступят до конца 2020 г. Все суда S7 берет в операционный лизинг.

Но этим заказы новой техники не ограничатся. Принципиальная позиция S7 – контрактовать самолеты нового поколения не дальше чем на два года вперед, объясняет Давыдов. Во-первых, это позволяет избежать эскалации цены. По мировой практике каждый год действия контракта цена судна растет на несколько процентов. Во-вторых, страхует от риска образования избыточного парка при падении рынка. И в-третьих, дает возможность получать суда с последними улучшениями. Например, S7 заказала только четыре А321 neo, так как в конце 2019 г. выйдет версия самолета, в которой можно вместить больше кресел без потери комфорта.

График вывода самолетов текущего поколения составлен таким образом, чтобы обеспечить планомерный рост парка. К концу 2019 г. он достигнет 103 самолетов. Но темп роста парка может измениться в зависимости от ситуации на рынке, оговаривается Давыдов.

S7 – крупнейший частный и второй после «Аэрофлота» перевозчик в России, владеет авиакомпаниями «Сибирь» и «Глобус». По данным **Росавиаци**и, в январе – сентябре этого года они перевезли 12,2 млн пассажиров (13,4% рынка). S7 – первая и пока единственная компания в России, получившая ремоторизированные суда, neo – в 2017 г., МАХ – на прошлой неделе. Основное их преимущество перед самолетами предыдущего поколения – более высокая топливная эффективность.

Новейшие суда заказали и другие российские авиакомпании: МАХ – Utair и лоукостер «Победа», neo – «Уральские авиалинии» и, по данным «Авиатранспортного обозрения», принадлежащая «Норникелю» региональная авиакомпания «Нордстар». Получать эти лайнеры они начнут с 2019 г. Red Wings заказала шесть Airbus 220 (бывший Bombardier CSeries 300) и один уже получила. «Аэрофлот» заказал российский МС-21, который тоже будет самолетом нового поколения и обещает 15% топливной экономии относительно предыдущего. Поставки МС-21 стартуют в 2020 г.

Еще в 2015 г. средний возраст судов S7 составлял 9–10 лет. С 2016 г. группа заказывает только новые суда (не считая региональных Embraer) последнего поколения. Сегодня стратегия развития флота заключается в полном обновлении на новое поколение Airbus и Boeing, данные воздушные суда доступны только напрямую с завода, их вторичный рынок еще не сформирован, объясняет Давыдов.

Стоимость и, соответственно, лизинговые платежи за самолеты нового поколения выше: каталожная цена А320 и В737 – $101 млн и $102,2 млн соответственно, А320 neo и B737 MAX 8 – $110,6 млн и $117,1 млн. Рыночная цена самолета при крупном заказе составляет примерно 50% от каталожной.

Сейчас топливо в расходах авиакомпаний занимает до 30%, что очень много, еще в 2016 г. его доля была 20% с небольшим, говорит Давыдов. А MAX по сравнению с Boeing 737 NG (третье поколение Boeing 737, эксплуатируются «Аэрофлотом», S7, Utair, «Победой» и т. д. – «Ведомости») дает в среднем 11% экономии топлива, на длинных маршрутах – до 15%, продолжает он. Если мы возьмем операционные результаты августа наших текущих Boeing 737 NG, то МАХ дал бы 8 млн руб. экономии на судно, это очень хороший показатель. Топливная экономия будет значительна даже с учетом более высоких лизинговых платежей, добавляет Давыдов.

Но эффективность будет еще выше, так как летать на МАХ планируется примерно 16 часов 40 минут в сутки (500 в месяц) – это новый самолет, поэтому будет меньше времени тратиться на его техническое обслуживание. Boeing 737 NG в августе летали в среднем по 14 часов 10 минут в сутки (455 в месяц), говорит Давыдов. Хорошим показателем для среднемагистрального самолета в России и мире считается налет 10 часов в сутки и выше.

Наконец, самолеты нового поколения обеспечивают более высокий уровень комфорта, в том числе потому, что оснащены менее шумными двигателями. В Европе полеты ночью в целом запрещены. Но самолетам нового поколения начинают разрешать и ночные полеты – например, аэропорт Мюнхена разрешил полеты neo, скоро МАХ тоже должен получить такое разрешение.

«Многие авиакомпании не могут позволить себе более высокие стартовые платежи, необходимые при заключении лизингового контракта на самолеты нового поколения, пусть даже траты окупятся в перспективе за счет эксплуатации более эффективного судна», – говорит профессор ГосНИИ гражданской авиации Александр Фридлянд. «Основное преимущество neo и МАХ – экономия топлива, – говорит исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев. – Но еще год-полтора назад авиакеросин стоил дешево, и для российских авиакомпаний этот вопрос не был самым актуальным. Резко дорожать топливо начало во втором полугодии 2017 г.».

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2018/10/23/784494-chastnii-aviaperevozchik-obnovlyaet-magistralnii-flot>

### RNS; 2018.10.23; «АЭРОФЛОТ» ОБЪЯСНИЛ ЗАМЕНУ РЕЙСОВ КОМПАНИИ В ДФО АВИАПЕРЕВОЗЧИКОМ «РОССИЯ»

Группа «Аэрофлот», которая планирует большинство рейсов на Дальник Восток в зимнем расписании выполнять самолетами авиакомпании «Россия» вместо воздушных судов компании «Аэрофлот», объяснила свое решение загрузкой новых самолетов на европейских и мировых рынках.

«В терминал D частично переведена из "Внуково" компания "Россия", порядка 15 машин для осуществления рейсов на Дальний Восток. Мы сейчас пытаемся сделать маневр флотом, для того чтобы дорогостоящие самолеты "Аэрофлота" конкурировали на европейских и мировых рынках. Долю социальной нагрузки мы хотим переложить на нашу дочернюю компанию "Россия"», - сказал глава «Аэрофлота» Виталий Савельев на внеочередном собрании акционеров компании, отвечая на вопросы акционеров.

Ранее сообщалось, что «Аэрофлот» передаст своей дочерней компании «Россия» часть рейсов на Дальний Восток, чтобы не повышать цену на билеты.

Авиакомпания «Россия» совершала 44% рейсов в пять городов ДФО, а «Аэрофлот» — 65% рейсов. Маневр снизит количество рейсов «Аэрофлота» до 22%, остальные — «дочка» авиаперевозчика, пояснял ранее Савельев. Решение группы вызвало критику пассажиров в ряде субъектов ДФО.

<https://rns.online/transport/aeroflot-obyasnil-zamenu-reisov-kompanii-v-DFO-aviaperevozchikom-Rossiya-2018-10-23/>

### RNS; 2018.10.23; АВИАКОМПАНИЯ «РОССИЯ» И КОРПОРАЦИЯ МСП ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ

Корпорация МСП и авиакомпания «Россия» подписали соглашение о взаимодействии по вопросам расширения доли участия малых и средних предприятий в закупках авиаперевозчика, сообщает пресс-служба корпорации.

В рамках соглашения стороны планируют сотрудничество в области обеспечения методической, информационной и организационной поддержки субъектов малого и среднего бизнеса по различным вопросам, касающимся их участия в закупках авиакомпании «Россия».

Они также намерены организовать мероприятия, направленные на формирование сети квалифицированных и ответственных поставщиков из числа субъектов МСП, создание условий для увеличения доли закупок инновационной и высокотехнологичной продукции, подготовку предложений по совершенствованию законодательства России в части создания условий для увеличения доли закупок у субъектов МСП.

Совместная работа также предусматривает проведение конференций и информационных семинаров для предпринимателей в целях организации изучения специалистами положений и требований корпоративных стандартов авиакомпании «Россия».

Общий объем закупок авиакомпании «Россия» у субъектов МСП по итогам 2017 года составил 3,5 млрд руб. Утвержденный перечень товаров, работ, услуг, закупаемых компанией у представителей малого и среднего бизнеса, в настоящее время содержит 37 позиций, включая компьютерное оборудование, средства индивидуальной защиты, спецодежда и обувь, ремонт и обслуживание спец/автотранспорта и другие, добавили в пресс-службе.

<https://rns.online/economy/aviakompaniya-Rossiya-i-Korporatsiya-MSP-podpisali-soglashenie-o-sotrudnichestve-2018-10-23/>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2018.10.23; ВМЕСТО МАК РАССЛЕДОВАТЬ АВИАПРОИСШЕСТВИЯ БУДЕТ ДРУГАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ

Расследовать авиапроисшествия и катастрофы в рамках Евразийского экономического союза (Армении, Беларуси, Казахстана, Киргизии, России) будет не Межгосударственный авиационный комитет (МАК), а новая организация - Международное бюро по расследованию авиационных происшествий и серьезных инцидентов.

Создание его было одобрено распоряжением Евразийского межправительственного совета от 14 августа 2017 года. Теперь во всех странах Евразийского экономического союза (ЕАЭС) должны подтвердить согласие на создание такого Бюро.

Преобразования "запущены", так как за 19 лет существования МАК изменилась политическая карта. МАК был учрежден в декабре 1991 года на основании Межгосударственного соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства, заключенного государствами - участниками СНГ.

Как показывают события последних лет, ряд стран СНГ уже не принимают участие в данном союзе. А Украина вообще прекратила авиасообщение с Россией. И в такой ситуации вести речь о расследовании специалистами МАК авиапроисшествий на территории данной страны, очень трудно.

Процесс преобразований МАК начался не сегодня. Три года назад полномочия комитета по сертификации авиатехники (типовой конструкции воздушных судов, двигателей, воздушных винтов и аэродромов) в России перераспределили между **Минтрансом**, Минпромторгом и **Росавиаци**ей.

<https://rg.ru/2018/10/23/vmesto-mak-rassledovat-aviaproisshestviia-budet-drugaia-organizaciia.html>

### ТАСС; 2018.10.23; АЭРОПОРТ МАХАЧКАЛЫ ВПЕРВЫЕ ПРИНЯЛ ОДИН МЛН ПАССАЖИРОВ ЗА 10 МЕСЯЦЕВ

Рекордное количество пассажиров за 10 месяцев - 1 млн человек - принял впервые аэропорт Махачкалы. Чуть более одного миллиона пассажиров махачкалинский аэропорт обслужил по итогам 2017 года. Об этом сообщила журналистам во вторник помощник генерального директора аэропорта Камила Гамзатова.

"Пассажиропоток аэропорта Махачкалы в 2018 году перевалил показатель в миллион пассажиров на два месяца раньше, чем в прошлом году", - сказала Гамзатова. По ее словам, всего в 2018 году аэропорт Махачкалы планирует обслужить 1,2 млн пассажиров.

В 2017 году в аэропорту Махачкалы было перевезено рекордное количество пассажиров - 1 млн 67 тысяч 685, что на 23% больше показателей 2016 года. За прошлый год было обслужено 1 тыс. 268 бортов - на 16% больше.

Ранее ТАСС сообщал, что аэропорт Махачкалы по итогам 2018 года планирует обслужить 1,2 млн пассажиров, что в три раза больше, чем в 2014 году. Как сообщил в ходе совещания с министром транспорта РФ Евгением **Дитрих**ом в начале октября в Махачкале гендиректор махачкалинского аэропорта Арсен Пирмагомедов, за четыре года после реконструкции производственные показатели авиапредприятия с 430 тыс. пассажиров утроились.

Аэропорт Махачкалы - единственный аэропорт Дагестана, после реконструкции взлетно-посадочной полосы в 2014 году воздушная гавань с каждым годом улучшает основные показатели. В феврале 2018 года он признан лучшим аэропортом в категории "Региональный проект Северо-Кавказского федерального округа" по версии экспертов премии "Воздушные ворота России". Пропускная способность аэропорта на внутренних рейсах - 200 пассажиров в час, на международных - 60 пассажиров в час. Отсюда выполняются рейсы в Москву (8-10 вылетов в день), Санкт-Петербург (ежедневно), Сургут, Ростов-на-Дону, Сочи, Минеральные Воды, Краснодар, а также в города Казахстана, Турции и ОАЭ.

<https://tass.ru/obschestvo/5709804>

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.23; "ШЕРЕМЕТЬЕВО" В ЗИМНЕМ СЕЗОНЕ ПЛАНИРУЕТ УВЕЛИЧИТЬ ПАССАЖИРОПОТОК НА 20%

Аэропорт "Шереметьево" в зимнем расписании 2018/2019 гг. (действует с 28 октября по 23 марта) планирует увеличить пассажиропоток на 20% относительно прошлогодней зимы.

"По итогам зимнего сезона пассажиропоток в аэропорту прогнозируется на уровне 19 млн пассажиров - это на 20% больше, чем в зимнем сезоне 2017/2018", - говорится в сообщении аэропорта.

Полеты из "Шереметьево" будут выполняться по 188 маршрутам против 151 год назад. Так, базовый перевозчик аэропорта "Аэрофлот" (MOEX: AFLT) начнет летать в Гетеборг, Дублин, Коломбо, Бухару, Ульяновск, Ижевск, Махачкалу, Владикавказ, Магас, Грозный и Нальчик. Вместе с тем увеличится частота рейсов "Аэрофлота" в Дубай, Стамбул, Бангкок, Белград, Брюссель, Лион, Софию, Уфу, Челябинск, Волгоград, Белгород, Нижневартовск.

С зимнего расписания из "Шереметьево" начнет летать и "дочка" "Аэрофлота" - авиакомпания "Россия", до этого выполнявшая московские рейсы из "Внуково". Ее маршрутная сеть будет включать полеты в Симферополь, Сочи, Оренбург, Минеральные Воды, Владивосток, Южно-Сахалинск, Краснодар, Ростов-на-Дону, Хабаровск, Магадан, Петропавловск-Камчатский, а также курортный Денпасар (остров Бали).

Nordwind в зимнем сезоне добавит в свою сеть из "Шереметьево" 13 федеральных рейсов, в том числе в Ярославль, Братск и Читу. Среди новых международных маршрутов компании - Амман, Доха, Монтего-Бей (Ямайка), Кайо-Коко (Куба). Также Nordwind продолжит полеты по открытым в сентябре маршрутам в Дюссельдорф, Акабу и Бангкок, отмечает "Шереметьево".

Китайская Beijing Capital этой зимой сохранит рейсы в Ханьчжоу, Air China - в Пекин, Finnair - в Хельсинки. Авиакомпания flydubai возобновит ежедневные полеты в Дубай, British Airways - в Лондон.

По итогам 2018 года "Шереметьево" планирует увеличить пассажиропоток на 14,6%, до 46 млн пассажиров, говорил в интервью "Ведомостям" глава совета директоров, один из бенефициаров аэропорта Александр Пономаренко.

### ТАСС; 2018.10.23; КРОВЛЮ НОВОГО РОСТОВСКОГО АЭРОПОРТА ПЛАТОВ РЕМОНТИРУЮТ ПОСЛЕ ЛИВНЯ

Подрядчик ремонтирует кровлю нового аэропорта Ростова-на-Дону Платов, где из-за ливня накануне протек потолок, сообщили ТАСС в пресс-службе аэропорта.

Ранее в соцсетях появились фотографии луж на полу аэропорта.

"В результате ливня вчера произошло незначительное подтекание кровли. В настоящее время подрядная организация ведет работы по ремонту в рамках гарантийных обязательств", - сказал собеседник агентства.

В понедельник на территории Ростовской области из-за ожидаемых сильных дождей было объявлено штормовое предупреждение.

Старый ростовский аэропорт был закрыт 7 декабря 2017 года одновременно с открытием аэропорта Платов, который расположен в 30 км от города. Платов - первый в России аэропорт, построенный с нуля со времен распада СССР. Он был специально создан к чемпионату мира по футболу 2018 года и с начала эксплуатации обслужил более 2,4 млн пассажиров.

<https://tass.ru/v-strane/5707125>