**26 НОЯБРЯ 2018**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### RNS; 2018.11.23; ПУТИН ПРИЗВАЛ ДОБИТЬСЯ РЕАЛЬНЫХ РЕЗУЛЬТАТОВ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ МАЙСКОГО УКАЗА

Президент России Владимир Путин призвал руководство страны добиваться целей, обозначенных в рамках майского указа, в реальности, а не на бумаге. Об этом он сказал в ходе расширенного заседания президиума Госсовета в Крыму.

«Нам нужно не формулировки красивые и гладкие формулировать, писать на бумажке. Нужно чтобы это все было в жизни, чтобы изменения дошли до каждого человека», – сказал Путин.

В качестве примера президент привёл ситуацию со строительством новых дорог.

«Увеличить количество дорог, скажем, с 30%-35% до 40%-45%, довести их до нормативного состояния. Не очень понятно, правда? Не очень понятно, ям не будет больше на дорогах, или они останутся? Или просто нормативы изменят? То, что сегодня 30%-35%, завтра уже будет считаться 40%-50%, а ямы, колдобины как были, так и останутся», – добавил Путин.

В заседании принимают участие свыше 50 человек, среди которых вице-премьеры, министры, главы республик, губернаторы и помощники президента.

Ранее в пресс-службе Кремля сообщили, что заседание пройдёт в новом формате. «В ходе обсуждения доклада участниками будут выработаны предложения по конкретным мерам, позволяющим наладить эффективную работу по достижению целей, поставленных в указе президента России от 7 мая 2018 года», – следует из материалов пресс-службы Кремля.

<https://rns.online/economy/Putin-prizval-dobitsya-realnih-rezultatov-pri-vipolnenii-maiskogo-ukaza-2018-11-23/>

На ту же тему:

<https://iz.ru/816318/egor-sozaev-gurev-elina-khetagurova-tatiana-gladysheva-sergei-izotov/nam-srednee-po-bolnitce-ne-nuzhno>

<https://rg.ru/2018/11/25/reg-ufo/putin-obsudil-nacionalnye-proekty-v-neformalnom-rezhime.html>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР КУЗЬМИН; 2018.11.26; ЦИФРА ДЕРЖИТ ПУТЬ$ КАБМИН НАЦЕЛИЛСЯ НА ВНЕДРЕНИЕ ЦИФРОВЫХ РЕШЕНИЙ В СФЕРЕ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ И ГРУЗОВ

Расширение сфер использования беспилотных летательных аппаратов ставит вопрос о создании соответствующей системы их мониторинга, считает премьер-министр Дмитрий Медведев.

В пятницу на совещании у главы правительства обсуждали будущее транспортного комплекса в связи с активным внедрением в него цифровых технологий. Уже сейчас с их помощью можно, например, покупать электронные билеты, проходить онлайн-регистрацию на рейсы, пользоваться системами навигации и через приложение в телефоне вызывать такси. «Скоро, вполне вероятно, обыденными станут и беспилотный транспорт, и интеллектуальные системы управления транспортными потоками, и «умные» дороги, которые самостоятельно способны отслеживать, например, те же самые нелегальные перевозки, и многое другое, что еще совсем недавно и даже сегодня кажется фантастикой или полуфантастикой», - заглянул премьер в будущее.

Сложно было когда-то предположить, что беспилотным летательным аппаратам найдется применение в сельском хозяйстве и строительстве. Сферы их использования будут расширяться, как и сам парк беспилотников. Важно, чтобы этот рост не был абсолютно неконтролируемым, чтобы полеты были безопасны для людей и инфраструктуры, указал Медведев. «Для этого нужна система их мониторинга и, конечно, специалисты, которые будут обеспечивать их работу, имею в виду работу, направленную на позитивные цели, - в сельском хозяйстве, в стройках», - добавил глава кабинета министров.

Во ФГУП «Госкорпорация по организации воздушного движения в РФ» считают необходимым создать единую систему контроля беспилотных авиационных систем путем формирования единого оператора на основе государственно-частного партнерства за счет собственных средств госкорпорации и за счет привлечения инвестиций и инфраструктуры инвесторов. Глава госкорпорации Игорь Моисеенко заверил, что у его предприятия, выступающего в роли национального провайдера аэронавигационного обслуживания в РФ, есть и интеллектуальные, и финансовые возможности. Есть даже профильное учебное заведение, где можно готовить персонал. В то же время в стране работают частные фирмы, располагающие техническими возможностями для построения единого процесса наблюдения за дронами.

Полностью цифровыми должны стать грузоперевозки, заявил Дмитрий Медведев: «Бумажные накладные, декларации точно должны уйти в прошлое. Оплата пошлины, оформление таможенных документов также должны быть электронными. В значительной степени они уже во многих местах стали таковыми». «Цифра» должна дать возможности для выбора оптимальных способов доставки грузов, планирования маршрутов в зависимости от загрузки дорог, отслеживания местонахождения и состояния грузов. В пассажирские перевозки технологии тоже активно внедряются. «Есть предложение по внедрению единого билета и расширению программ лояльности для пассажиров», - сказал глава правительства. Он поручил внедрять цифровые решения для людей с ограничениями по здоровью, которым они могут быть особенно полезны.

Минтранс выделил ряд ключевых направлений, на которых сосредоточат усилия в области цифровой трансформации транспорта. «Первое. Оптимизация мультимодальных грузовых перевозок, создание платформенных решений для выполнения бесшовных перевозок, быстрое и качественное оформление грузов, в том числе в трансграничном сообщении, их сопровождение на всех этапах перевозки с использованием систем прослеживаемости и электронных товарно-транспортных документов», - рассказал министр Евгений Дитрих. Второе направление - организация мультимодальных пассажирских перевозок. «Для пассажира мы должны стереть границы между разными видами транспорта и обеспечить возможность добраться от двери до двери по оптимальному маршруту с гарантированным уровнем комфорта и безопасности», - считает глава минтранса.

<https://rg.ru/2018/11/25/cifrovye-tehnologii-budut-primeniat-pri-perevozke-passazhirov-i-gruzov.html>

### РИА НОВОСТИ; 2018.11.23; МЕДВЕДЕВ: «ЦИФРА» ПРИХОДИТ В ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКУ, СКОРО ПРИВЫЧНЫМИ СТАНУТ «УМНЫЕ» ДОРОГИ

Транспортная сфера и логистика постепенно цифровизируются, скоро обыденными станут и беспилотный транспорт, и «умные» дороги, заявил глава правительства РФ Дмитрий Медведев.

«Цифра, действительно, приходит в транспорт и логистику», – сказал Медведев в пятницу, открывая совещание по вопросам цифровой трансформации транспортного комплекса.

Он отметил, что электронные билеты, онлайн-регистрация на рейсы, системы навигации, вызов такси через приложение в телефоне уже стали довольно привычными вещами.

«Скоро, вполне вероятно, обыденными станут и беспилотный транспорт, и интеллектуальные системы управления транспортными потоками, и «умные» дороги, которые самостоятельно способны отслеживать, например, те же самые нелегальные перевозки, и многое другое, что еще совсем недавно и даже сегодня кажется фантастикой или полуфантастикой», – сказал премьер.

**Министр транспорта** Евгений **Дитрих** на совещании упомянул об уже используемых в этой сфере цифровых системах, в частности, единой системе обеспечения безопасности на транспорте, ГЛОНАСС и «Платоне».

«Мы к вопросам ГЛОНАССа вернемся обязательно: нужно понять, каким образом оптимизировать все эти процессы, как, кто и в каком объеме всем этим может заниматься. Я просил бы вас и других коллег представить предложения. Я напомню, что мы на совещании об этом договаривались», – сказал в ответ Медведев.

Гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев в рамках совещания рассказал, в том числе, о работе над отечественным программным обеспечением для осуществления биллинга и бронирования.

«Безусловно, нужно работать над отечественным софтом в этой сфере. Но с учетом того, что вы международная компания, конечно, невозможно создавать замкнутую систему; то, что вы делаете, должно стыковаться без проблем с вашими международными контрагентами, тогда это имеет ценность», – отметил премьер.

Также глава «Аэрофлота» посетовал, что должное внимание не уделяется сейчас в российской авиации 3D-печати, тогда как крупнейшие компании, такие как Airbus и Boieng, по его словам, до 12% запчастей и комплектующих делают на 3D-принтере.

Медведев, однако, с этим не согласился.

«Здесь вы, Виталий Геннадьевич, не совсем правы. Мы уделяем этому внимание, более того – вы просто не на всех совещаниях бываете – я даже отдельное совещание и комиссии по модернизации посвятил именно 3D-печати на принтерах для промышленных нужд. Проблема в том, что у нас этих принтеров не так много, их надо обязательно закупать, мы сами их пока не делаем. И есть еще некоторые проблемы с качеством самого порошка, который там используется. Но мы этим занимаемся», – заявил премьер.

Он уточнил, что это делается уже не только в Сколково. «Скажу вам прямо, и даже для некоторых оборонных нужд. Но этого мало пока», – признал глава правительства.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2018.11.26; МИНТРАНС ПРЕДСТАВИТ ЗАКОНОПРОЕКТ О СМЕШАННЫХ ПЕРЕВОЗКАХ ДО КОНЦА ГОДА

Минтранс до конца года внесет в правительство доработанный законопроект о прямых смешанных (комбинированных) перевозках пассажиров.

Он позволит пассажирам использовать сквозной билет на несколько видов транспорта, чтобы доехать до пункта назначения. Документ упорядочивает работу различных операторов в одной перевозке, отметил глава Минтранса Евгений Дитрих на совещании по цифровой трансформации транспортного комплекса.

До последнего времени этот законопроект двигался не очень быстро, так как перевозчики не могли решить вопрос: кто несет ответственность перед пассажиром, если на каком-то этапе перевозки возникает сбой. Например, транзитный пассажиров не смог попасть на поезд, потому что вовремя не вылетел самолет.

Цифровая платформа транспортного комплекса позволит внедрить сквозной билет и объединить все сервисы и массивы данных. Платформа выступит в качестве агрегатора данных о транспорте, сказал министр.

<https://rg.ru/2018/11/23/mintrans-predstavit-zakonoproekt-o-smeshannyh-perevozkah-do-konca-goda.html>

### ТАСС; 2018.11.23; МЕДВЕДЕВ ПОРУЧИЛ МИНТРАНСУ ПРЕДСТАВИТЬ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО РАЗВИТИЮ ГЛОНАСС НА ТРАНСПОРТЕ

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев поручил **Минтрансу** представить предложения по развитию системы ГЛОНАСС и ее применению на транспорте.

«Мы к вопросам ГЛОНАСС вернемся обязательно. Нужно понять, каким образом оптимизировать все эти процессы: как, кто и в каком объеме всем этим может заниматься. Я просил бы вас и других коллег представить предложения», - заявил Медведев на совещании по цифровой трансформации транспортного комплекса, обращаясь к министру транспорта РФ Евгению **Дитрих**у.

<https://tass.ru/ekonomika/5826319>

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2018.11.23; МИНТРАНС НАМЕРЕН В 2018 Г ВНЕСТИ В КАБМИН ЗАКОНОПРОЕКТ О СМЕШАННЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗКАХ

**Минтранс** РФ планирует до конца года внести в правительство законопроект о прямых смешанных комбинированных пассажирских перевозках, сообщил глава ведомства Евгений **Дитрих** на совещании у премьер-министра Дмитрия Медведева по вопросу цифровой трансформации транспортного комплекса.

«Мы работаем над единой цифровой платформой мультимодальных пассажирских перевозок. Ее задача – мгновенно выбирать для пассажира оптимальные маршруты любыми видами транспорта и в любой комбинации. Мы просили бы поддержать проект закона о прямых смешанных комбинированных перевозках, который упорядочивает работу различных операторов в одной перевозке», – сказал **Дитрих**, обращаясь к премьеру.

По его словам, до последнего времени этот законопроект двигался не очень быстро, поскольку нужно было решить вопрос об ответственности в случае, если на каком-то из этапов перевозки возникает сбой, но сейчас эти моменты уже обсуждены.

«На сегодняшний момент мы его обсуждали с нашими коллегами по министерствам, он сейчас находится на этапе согласования, если вы дадите нам указание, мы его внесем в правительство до конца этого года», – добавил **Дитрих**.

«Пожалуйста, давайте его доработаем. Если коллеги не возражают, в том числе коллеги из Государственной думы, другие ведомства, давайте доработаем», – сказал в ответ Медведев.

### КОММЕРСАНТ; ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ, СОФЬЯ САМОХИНА, ВЛАДИСЛАВ НОВЫЙ;2018.11.26;АВТОБУСЫ НАПРАВЯТ В ОНЛАЙН-КАССУ;УЧАСТНИКИ РЫНКА ПРЕДЛАГАЮТ ЗАКОНОДАТЕЛЬНО ЗАКРЕПИТЬ ЭЛЕКТРОННЫЕ БИЛЕТЫ

Участники рынка междугородных автобусных перевозок обсуждают с властями возможность введения обязанности принимать электронные билеты, которые сейчас распространены лишь в отдельных регионах. По мнению онлайн-сервисов продажи билетов, отсутствие такого регулирования мешает развитию отрасли, в которой на интернет-продажи приходится лишь около 5%. Законодатели опасаются, что к цифровизации пока не готовы сами перевозчики.

На встрече первого заместителя главы администрации президента (АП) России Сергея Кириенко с представителями IT-компаний среди прочего обсуждался вопрос электронных билетов на автобусы, рассказал “Ъ” источник в АП. Основатель и гендиректор сервиса продажи билетов Busfor Илья Екушевский подтвердил “Ъ”, что инициировал обсуждение этой темы и выступил с соответствующим докладом. «Сергей Владиленович (Кириенко.– “Ъ”) упомянул, что в ряде регионов это уже работает, но необходимо дополнительно регламентировать использование электронного билета, так как право принимать его есть, а обязанности – нет»,– сообщил господин Екушевский. Господин Кириенко пообещал отрасли содействие во взаимодействии с **Минтрансом**, «вопрос уже взят в работу», сообщили “Ъ” в Институте развития интернета.

Сейчас пассажирам междугородных автобусов в России, покупающим билет онлайн, необходимо распечатывать его и предъявлять при посадке вместе с документом, удостоверяющим личность. При этом в случае с перелетами или поездками на поезде электронный билет представляет собой запись в базе данных – его распечатка необязательна, но может потребоваться при поездках за границу. У автобусных перевозчиков нет единой базы, где хранятся билеты. «Билеты на рынке распространены по множеству разрозненных баз перевозчиков и автовокзалов. Куда и как отдавать билеты, из-за отсутствия общих правил каждый из игроков рынка решает самостоятельно»,– подтверждает заместитель директора по развитию бизнеса сервиса Tutu.ru Игорь Сивец.

Пресс-служба **Минтранса** и представитель вице-премьера **Максима Акимова** к моменту публикации не ответили на запросы “Ъ”. В отрасли давно обсуждают проблему электронных билетов: еще в мае в **Минтранс** были направлены предложения по изменениям в нормативно-правовой базе, к которым присоединились общественные ассоциации, автобусные компании и автовокзалы, говорит Илья Екушевский. В Tutu.ru подтвердили, что участвуют в инициативе.

Участники рынка считают, что отсутствие нормативной базы для использования электронных билетов создает барьеры и тормозит цифровизацию и развитие отрасли. «Электронный билет в свое время дал мощный толчок по продвижению в интернете авиа- и ж/д-направлений. Доля интернет-продаж в этих сферах превысила уже 50%. При этом по междугородным автобусам эта доля крайне низка, около 5%, и лишь по некоторым регионам достигает 15–20%»,– указывает Игорь Сивец. По оценке Busfor, объем рынка междугородных перевозок в России составляет 150 млрд руб. в год. Но оценить рынок автобусных перевозок трудно, учитывая наличие серых игроков, в частности в сфере заказных перевозок, говорит президент ассоциации ЕТС «Автобусные линии страны» Борис Лоран. В OneTwoTrip также видят проблему с электронными билетами, но более серьезными считают другие факторы – например, ценообразование, отсутствие единого справочника о станциях, автовокзалах и серых перевозчиках.

Перевозчики должны иметь право выбора, работать или не работать с электронной формой автобусного билета, полагает член комитета Госдумы по транспорту и строительству Александр **Старовойт**ов. «Цифровизация дошла не во все регионы, и не все автобусные парки оснащены, в частности, такими системами, которые считывают электронную форму билета»,– поясняет он. В противном случае «мы усложним жизнь перевозчиков, которые технически к этому не готовы», опасается депутат.

Но оборудование транспортных средств техническими возможностями считывания электронных билетов может потребоваться лишь на транзитных остановочных пунктах, а соответствующие ПО и базы данных для работы с электронными билетами уже существуют и постоянно модернизируются, возражает Борис Лоран. Проблема, по его мнению, кроется скорее в избыточном количестве этих перевозчиков.

<https://www.kommersant.ru/doc/3811611>

### КОММЕРСАНТ; ИВАН БУРАНОВ; 2018.11.26; ТАКСИСТЫ СПЯТ НА ПОЛНОМ ХОДУ;ЧИСЛО АВАРИЙ С ТАКСОМОТОРАМИ ВЫРОСЛО НА ТРЕТЬ

Аварийность с участием легковых такси выросла на 35% с 2015 года, причем половина всех ДТП произошла в Центральном федеральном округе (ЦФО). Такие данные следуют из исследования аналитического центра (АЦ) при правительстве РФ. Основная причина сложившейся ситуации – в низких тарифах, которые диктуют агрегаторы, а не сами перевозчики, поясняют эксперты. Из-за этого таксистам приходится работать по 12 часов, чтобы отбить затраты на автомобиль. Конечное решение о регулировании цен на такси должна принять Госдума.

АЦ при правительстве РФ провел исследование о состоянии аварийности в таксомоторной отрасли (использовали данные ГИБДД). В 2015–2017 годах количество ДТП с участием такси выросло на 35% – с 2,1 тыс. до 2,9 тыс. Среднегодовой рост аварийности составил 16,3%. За девять месяцев 2018 года произошло 2,3 тыс. аварий с такси. Львиная доля подобных аварий (47%) происходит на территории ЦФО, 37% – в Москве и Московской области. На ЦФО также приходится и треть всех выданных разрешений такси (всего их около 450 тыс.), на Москву и Подмосковье – 20%. Ранее “Ъ” рассказывал про аварийность с такси в столице (см. “Ъ” от 20 ноября), за год число таких ДТП выросло на 50%.

Одним из возможных способов снижения аварийности авторы исследования считают обновление парка автомобилей в такси. Они предлагают также ввести черные списки водителей, часто нарушающих ПДД и не допускаемых до работы в перевозках (такая практика применяется в США).

Несмотря на тревожную статистику, эксперты АЦ настаивают на том, что такси для пассажиров существенно безопаснее личных автомобилей, ведь смертность в авариях с участием такси падает. Шанс попасть в смертельное ДТП во время поездки на такси почти в пять раз ниже, чем при нахождении за рулем собственной машины. «Гипотеза о низком профессионализме водителей, влияющем на аварийность такси, не подтвердилась,– утверждают в АЦ.– По данным страховых компаний, процент вины таксиста в ДТП не выше, чем у среднестатистического владельца легкового автомобиля, хотя годовой пробег такси в среднем в пять раз превышает пробег частного автомобиля».

Представленная статистика не является объективной, считает член комитета Госдумы по транспорту Александр **Старовойт**ов, поскольку учитывает только такси с официальными разрешениями. «Если проанализировать данные агрегаторов заказов и оценки региональных министерств транспорта, то мы сейчас в сфере такси имеем около 2 млн машин,– говорит депутат.– Если бы все они были с разрешениями, то статистика была бы более ужасающей». Главная причина высокой аварийности в переработках, считает депутат. «Таксисты ездят в среднем по 12 часов и в конце такого рабочего дня по скорости реакции как будто пьяные»,– говорит он. Столько работать водители вынуждены из-за низких тарифов, навязанных агрегаторами, поясняет правозащитник, эксперт по такси Елена Гращенкова. «По этой же причине некоторые перевозчики не могут обновить парк машин: на это не остается денег,– говорит она.– Агрегатор формирует тариф исходя из своего бизнес-плана по наращиванию подключений. А формировать его следует исходя из стоимости горючего, наличия страховки, зарплаты квалифицированного водителя».

Проблема может быть решена законодательной нормой, согласно которой именно перевозчик диктовал бы тарифы, отмечает госпожа Гращенкова. С такой инициативой уже выступили столичные власти в рамках подготовки поправок к ФЗ-69 по регулированию перевозок (так называемый закон о такси, действующий с 2011 года), документ сейчас готовится в Госдуме. Крупнейшие агрегаторы («Яндекс.Такси», «Везет», Maxim) уже выступили против инициативы: это, по их мнению, создаст неудобства для клиентов, в частности приведет к увеличению стоимости поездок. Увеличение тарифов – вполне ожидаемое следствие принятия законопроекта, пояснил “Ъ” господин **Старовойт**ов. «Клиент сам должен иметь право выбирать, на ком ехать и за какую цену»,– считает он. По его словам, необходимо создать федеральный реестр такси, с помощью которого агрегаторы, прежде чем передать заказ, будут проверять наличие разрешения и количество часов, которые водитель находится за рулем. Интересно, что позиция правозащитников и депутатов противоречит данным столичных властей, из которых следует, что в среднем на момент совершения ДТП московский таксист находится на линии всего 2,6 часа (см. “Ъ” от 20 ноября).

Вместе с тем ситуацию вокруг законопроекта Александр **Старовойт**ов называет «непонятной»: комитет по транспорту одобрил его для принятия в первом чтении еще 16 октября (“Ъ” сообщал об этом), но на пленарное заседание документ до сих пор не выносился, хотя стоит в плане Госдумы на ноябрь. Подготовка законопроекта, напомним, началась еще в 2014 году. В 2018 году документ заново вносился в парламент. Зампред комитета по транспорту Виталий Ефимов ранее заявлял, что ко второму чтению поправки будут переписаны на 40–50%.

<https://www.kommersant.ru/doc/3811617>

### ИЗВЕСТИЯ; ПОЛИНА ГРИЦЕНКО; 2018.11.26; ТОКА БЫ ХВАТИЛО: АГРЕГАТОРЫ ЗАМАНИВАЮТ ЭЛЕКТРОМОБИЛИ ЛЬГОТАМИ; НО ЭКОЛОГИЧНЫЙ ТРАНСПОРТ ОСТАЕТСЯ ДЛЯ ТАКСОПАРКОВ И КАРШЕРИНГА СЛИШКОМ ЗАТРАТНЫМ

Сервисы такси предпринимают очередную попытку привлечь электромобили в автопарки. Для этого они готовы предоставлять перевозчикам различные преференции, рассказали «Известиям» представители крупных агрегаторов. Речь идет об отказе от комиссии или отмене платы за подключение машины. Но пока электрокарам не нашли применения как в таксопарках, так и в системе каршеринга, несмотря на то что об интересе к ним заявляли все основные игроки. Причины – отсутствие необходимого количества зарядных станций и высокая цена экологичных машин. Ситуация может измениться, когда появятся недорогие модели с большим запасом хода. Для массового распространения экотранспорта нужна господдержка, уверены эксперты. «Известия» разбирались, есть ли у электромобилей будущее.

Всем скидки

Агрегаторы такси сегодня берут с водителя процент от поездки. У каждого сервиса свои условия – в среднем комиссия составляет 20% от стоимости заказа, пояснил «Известиям» руководитель центра компетенций Международного евразийского форума такси Станислав Швагерус.

Для привлечения в таксопарки электромобилей агрегаторы уже начали предлагать различные преференции. Например, как рассказал «Известиям» гендиректор «Ситимобил» Арам Аракелян, партнеры сервиса, подключившие к парку электрокары, будут на год освобождены от комиссии. Это позволит компаниям экономить от 20% расходов. Переговоры с таксопарками, по его словам, уже ведутся. Автомобили смогут быть доступны по тарифу бизнес-класса, но пока речь идет о «сотнях машин, не тысячах», пояснил Арам Аракелян.

Преференции таксопаркам предлагает и группа компаний «Везет»: тариф предусматривает снижение платы за подключение электромобилей почти до нуля. По словам представителя «Везет», пока электрокаров в базе группы – «не более нескольких десятых процента».

Тест-драйв

Агрегатор такси из Якутии InDriver, выходя на столичный рынок в декабре 2017 года, уже предлагал нулевую комиссию для всех машин.

– Наш опыт показывает, что это не привело к увеличению количества электромобилей, – сказал «Известиям» представитель компании.

Игроки рынка не первый год заявляют об интересе к электрокарам, однако дальше единичных экспериментальных проектов дело не идет. В 2015 году в «Яндекс.Такси» анонсировали покупку двух Tesla, но сейчас электромобилей у сервиса нет, сообщил его представитель. В агрегаторе «Максим» «Известиям» сказали, что у компании нет планов по стимулированию таксопарков к приобретению таких авто.

Многие сервисы, ранее заявлявшие о работе с электрокарами, закрыли это направление. Так, о запуске такси с тремя Tesla в начале 2017 года объявлял Moscow Tesla Club. В итоге сервис проработал четыре месяца, рассказал «Известиям» руководитель автосалона Алексей Еремчук. Получалось, что поездка на Tesla и на Mercedes E-класса стоила одинаково, при этом покупка электрокара обходилась вдвое дороже.

– Это оказалось невыгодным. Автомобили дорогие, мы ввели тариф на уровне бизнес-класса, а он непопулярен и затраты не оправдались, – пояснил он.

Несколько сервисов каршеринга ранее также объявляли о планах по подключению электромобилей. Так, в столице электрокары BMW i3 использует компания YouDrive. По словам представителя сервиса, эти машины клиенты нередко используют, чтобы просто протестировать их.

В мае UrentCar запускал в Сочи услугу электрокаршеринга с шестью Nissan Leaf, однако компания планирует их продать, рассказал «Известиям» гендиректор сервиса Андрей Колесник.

– Сейчас это не нужно, пока нет модели электромобиля, способного проехать больше 200–300 км без подзарядки, – объяснил он. – У нас такие машины обеспечивали выручку в два раза меньше, чем обычные, хотя тариф для них был как для Nissan X-Trail – 12 рублей за минуту.

Основная причина – в том, что пользователь не может прогнозировать, как далеко он доедет, поэтому совершает только короткие поездки, отметил эксперт.

Собирался, но пока не внедрил электрокаршеринг и крупнейший оператор в этой сфере «Делимобиль». В мае компания подписала соглашение, подразумевающее появление услуги в Сочи, а к 2020 году должна запустить ее в подмосковном Сколково.

– Мы внимательно смотрим на рынок, ждем предложений, достаточного количества зарядных станций и сертифицированной модели электромобиля, который подходил бы по техническим параметрам, – сказали «Известиям» в пресс-службе сервиса.

«Быстрая» зарядная станция, позволяющая «заправлять» электромобиль за час, стоит слишком дорого – от 3 млн рублей, отметил Алексей Еремчук. Но он уверен, что к 2020 году ситуация может измениться. В продажу должны поступить несколько недорогих моделей с большим запасом хода – например, электрокар от Audi, новое поколение Nissan Leaf и Tesla Model 3, перечислил он. Кроме того, в ближайшие годы в городах станет больше и зарядных станций.

По данным аналитического агентства «Автостат», за девять месяцев 2018 года в нашу страну было продано всего 94 новых электрокара, но это на 42% больше, чем годом ранее. Их цена в России, как и в мире, остается высокой, и сервисы вряд ли окупят услуги даже с учетом экономии на топливе, рассказал «Известиям» исполнительный директор «Автостата» Сергей Удалов.

– Продажи электромобилей в мире выше в основном за счет поддержки спроса со стороны правительства, как, например, в Норвегии или Китае, – пояснил эксперт.

В России пока ситуация выглядит иначе: с сентября 2017 года была возвращена импортная пошлина на ввоз электромобилей, добавил он. Сегодня темпы роста доли электрокаров в РФ в продажах отстают от общемировых на 4–5 лет. К 2020-му она может достичь 1–1,5% (15–20 тыс. автомобилей), говорится в правительственной стратегии развития автопрома до 2025 года. В документе предусмотрены меры по созданию благоприятных условий для производства отечественных компонентов электромобилей и развития инфраструктуры.

В марте в Минпромторге сообщали, что в стране действует программа стимулирования спроса на электротранспорт: на эти цели в 2018–2020 годах будет выделяться по 1,5 млрд рублей ежегодно. Речь в том числе идет и о развитии экологичного общественного транспорта. О первых результатах реализации программы, а также о дальнейших планах на этом направлении представители ведомства пока не отчитывались.

В московском департаменте транспорта «Известиям» сообщили, что приветствуют стремление частных компаний использовать автомобили на альтернативных источниках топлива. Сейчас в городе 115 электрозарядных станций, еще 42 будут установлены до конца года. Также для владельцев таких машин в столице действует бесплатная стоянка в зоне платной парковки.

<https://iz.ru/815885/polina-gritcenko/toka-khvatilo-agregatory-zamanivaiut-elektromobili-lgotami>

### ТАСС; 2018.11.26; ОРГАНИЗАТОРЫ ВЫСТАВКИ «ТРАНСПОРТ РОССИИ» ОТМЕТИЛИ ЭКСПОЗИЦИЮ ГК ОРВД

Федеральное государственное унитарное предприятие «Государственная корпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации» (ФГУП «Госкорпорация по ОрВД») приняло участие в XII Международном форуме и выставке «Транспорт России», которая завершилась накануне в столичном торгово-выставочном комплексе «Гостиный двор».

На стенде объединенной экспозиции Росавиации и подведомственных предприятий Госкорпорация представила проекты Тюменского и Екатеринбургского укрупненных центров ЕС ОрВД. Состоявшийся в прошлом месяце ввод эксплуатацию укрупненного центра в Тюмени и намеченный на декабрь текущего года запуск укрупненного центра в Екатеринбурге позволят повысить уровень безопасности полетов и увеличить пропускную способность воздушного пространства регионов, помогут снизить эксплуатационные расходы пользователей воздушного пространства и централизовать функции управления воздушным движением. ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» было удостоено высокой оценки Оргкомитета выставки с формулировкой «за актуальность и профессионализм представленной экспозиции».

Стоит отметить, что стенд ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» посетили вице-премьер Максим Акимов и глава Минтранса Евгений Дитрих. Генеральный директор Предприятия Игорь Моисеенко доложил им о реализации тюменского и екатеринбургского проектов в рамках Федеральной целевой программы «Модернизация ЕС ОрВД 2009 -2020». Кроме того, в рамках деловой программы «Транспортной недели» Игорь Моисеенко принял участие в пленарной дискуссии «Единая цифровая платформа», выступив на главной площадке выставки с докладом и презентацией на тему «Единая система контроля беспилотных авиационных систем и беспилотных воздушных судов».

<https://tass.ru/press-relizy/5826295>

### ТАСС; 2018.11.23; ТЕМРЕЗОВ: ПРИОРИТЕТНЫМ ТРАНСПОРТНЫМ ПРОЕКТОМ ДЛЯ КЧР ЯВЛЯЕТСЯ ТРАССА К ЧЕРНОМУ МОРЮ

Строительство автомобильной дороги Кисловодск-Черкесск-Сочи является приоритетным проектом для развития транспортной инфраструктуры Карачаево-Черкесии, сообщил ТАСС глава республики Рашид Темрезов.

«Если мы говорим о транспортной инфраструктуре, то здесь сегодня приоритет - это автомобильная дорога Кисловодск-Черкесск-Сочи. Либо железная дорога... из Минвод до Архыза, Домбая, других населенных пунктов», - сказал Темрезов.

Он пояснил, что автодорога, которая соединит несколько регионов, пройдет транзитом через всю республику и станет локомотивом развития малого и среднего бизнеса.

Темрезов также отметил, что строительство аэропорта в КЧР - единственном регионе СКФО, где нет своего аэропорта - также важно для республики.

Ранее сообщалось, что проект дороги, которая соединит северокавказские республики с Черноморским побережьем, разрабатывается с начала 2017 года. По данным властей КЧР, существующая дорога из Кисловодска в Сочи составляет около 700 километров, предлагаемый вариант новой дороги с тоннелями сократит путь вдвое.

<https://tass.ru/ekonomika/5826102>

### ТАСС; 2018.11.23; ВЛАСТИ ПРИАМУРЬЯ ОГРАНИЧИЛИ ДВИЖЕНИЕ ПО ОПАСНОМУ МОСТУ ЧЕРЕЗ ТРАНССИБ В БЕЛОГОРСКЕ

Движение автотранспорта ограничат на опасном мосту через Транссиб, который соединяет две части города Белогорск Амурской области. Пассажирские перевозки по нему будут запрещены, сообщается в пятницу на сайте областного правительства.

Дефект моста через Транссиб в Белогорске обнаружили во время проверки, проведенной после инцидента в другом городе Амурской области - Свободном, где в октябре на железную дорогу рухнул мост. Признав мост небезопасным, власти Белогорска объявили в городе режим чрезвычайной ситуации, а на путепроводе ввели ограничение по тоннажу грузопассажирских перевозок до 30 тонн.

«Движение по мосту будет ограничено, но закрывать его пока не будем. <...> На въезде на мост с двух сторон установят посты и ограждения. [Планируется] ограничить единовременное нахождение на мосту большого количества транспорта. Со следующей недели через путепровод будут прекращены пассажироперевозки», - говорится в сообщении.

Ограничения, в частности, коснутся муниципальных и школьных автобусов, пассажиры которых будут пешком переходить по мосту. За мостом людей будут ждать автобусы, которые повезут их дальше по маршруту. Проезд в таких автобусах будет бесплатным. Движение транспорта будет ограничено, пока не решится дальнейшая судьба моста.

«Город сделает все возможное, чтобы минимизировать серьезные последствия, наша задача не допустить обрушения путепровода. Будем делать все, чтобы не создать в городе коллапс, но в тоже время соблюсти безопасность, в том числе на Транссибе», - отметили в пресс-службе администрации Белогорска.

Мост в Белогорске, по оценке специалистов, практически идентичен тому, что обрушился в Свободном. Ему почти 40 лет, в последний раз его капитально отремонтировали в 2001 году. Наибольшее опасение у экспертов вызывает третья из шести его опор. Она находится в аварийном состоянии.

Альтернативный проезд

В пресс-службе городской администрации отметили, что для транспортной связи двух частей города решено привести в нормативное состояние объездной путь протяженностью 24 км.

«В пятницу к работе приступила спецтехника. <...> Работы осложняются плохим состоянием дороги. Используют ее в большинстве случаев для нужд военных. По словам специалистов, есть неровности, для заполнения которых необходимо до 80 тонн песка», - добавили в администрации города.

Как сообщалось ранее, 9 октября на участок Транссиба в другом городе Амурской области - Свободном - обрушился автомобильный мост, связывающий две части города - залинейную, в которой проживают около 15 тыс. человек, и центральную. Мост упал, когда на него въехал грузовик. При обрушении были повреждены два пустых полувагона товарного состава, движение по станции было приостановлено, что привело к задержке пассажирских и грузовых поездов. Возбуждено уголовное дело по статье «Халатность».

Белогорск - второй по величине город в Амурской области (свыше 66 тыс. жителей), крупная узловая станция на Транссибирской магистрали.

<https://tass.ru/v-strane/5826191>

### ТАСС; 2018.11.23; В МОСКВЕ БОЛЕЕ 60% ТАКСИСТОВ ПОДКЛЮЧЕНЫ К ДВУМ И БОЛЕЕ АГРЕГАТОРАМ ЗАКАЗОВ

Более 60% водителей такси в Москве подключены к двум и более агрегаторам заказов, при это 21% водителей совмещают таксомторные перевозки с другой работой. Об этом сообщается в аккаунте столичного департамента транспорта в Twitter.

«Московское такси: 61% - таксистов подключены к двум и более агрегаторам; 79% - работают только в такси, 21% - совмещают с другой работой; 50% - работают на своем автомобиле, 50% - на арендованном», - говорится в сообщениях.

Также уточняется, что четверть водителей такси в Москве достигли возраста 45 лет. «Почти 40% московских таксистов от 35 до 44 лет. Среди московских таксистов только 2% составляют женщины, 98% - мужчины», - уточняется в Twitter-аккаунте дептранса.

В Москве в сфере такси задействовано 100 тыс. человек, из них около 70 тыс. водителей. Среднее время подачи машины составляет 5-7 минут.

<https://tass.ru/moskva/5826169>

### РБК; ГАЛИЯ НАБИЕВА, АЛЬФИЯ КУТЛУЕВА; 2018.11.23; УФИМСКИЙ «ВОСТОЧНЫЙ ВЫЕЗД» ПОЛУЧИЛ «ДОБРО» ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗЫ РОССИИ

Проект Восточного выезда из Уфы получил положительное заключение Главгосэкспертизы России. Для запуска масштабного строительства осталось дождаться поступления федеральных средств.

Масштабный проект «Восточный выезд» получил положительное заключение Главгосэкспертизы России, сообщили в Госкомтрансе Башкирии. Транспортный коридор, соединяющий федеральные трассы М-5 и М-7, остается крупнейшим в Башкортостане автодорожным инвестпроектом.

Гендиректор «Башкирской концессионной компании» Асабали Закавов рассказал РБК Уфа, что руководство республики активно привлекает федеральное финансирование. В рамках Транспортного форума в Москве состоялась встреча врио главы Башкортостана Радия Хабирова с министром транспорта Евгением **Дитрих**ом.

«Решение вопроса привлечения федерального финансирования позволит БКК развернуть уже в ближайшее время масштабную стройку», – пояснил Закавов.

История проекта уходит в начало 1990-х. Строительство активно велось с 1995 по 2007 годы, а затем из-за отсутствия финансирования работы приостановились. Сейчас в автодорожном тоннеле - одной из ключевых составляющих объекта - ведутся обслуживающие работы, отметил собеседник РБК.

«Восточный выезд» - это крупнейший инвестиционно-инфраструктурный проект в Башкирии, реализуемый на основе концессионного соглашения. Срок концессии – 25 лет. Проект предполагает завершение строительства автодорожного тоннеля протяженностью 1,2 км, начатого в 1992 году. Сюда же вошли строительство мостового перехода длиной 2,5 км, автомобильной дороги протяженностью 14 км, примыкающей к федеральной трассе М-5 «Урал», пунктов взимания платы, а также создание системы управления дорожным движением и строительство специализированного дорожно-эксплуатационного предприятия.

Башкирия будет выплачивать концессионеру проекта от 1,2 млрд до 3,3 млрд рублей в год. Выплаты начнутся в 2022 году, после ввода объекта в эксплуатацию, и завершатся в 2031 году.

<https://ufa.rbc.ru/ufa/23/11/2018/5bf7bedd9a7947a9e8d594e5?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop>

### РИА НОВОСТИ; 2018.11.23; ЭКСПЕРТЫ РАЗОШЛИСЬ В ОЦЕНКЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРИПОДНЯТЫХ ЗЕБР

Опрошенные РИА Новости эксперты по-разному оценили эффективность приподнятых пешеходных зебр, установить которые рекомендует **Минтранс**. Одни считают, что водители все равно не успеют затормозить вовремя, и предлагают ставить вместо этого шумовые полосы. Другие говорят, что такие полосы не влияют на скорость машин, а вот приподнятые зебры не только заставят водителей тормозить, но и предотвратят появление луж в межсезонье.

**Минтранс** России ранее рекомендовал регионам в рамках работы по национальному проекту «Безопасные и качественные дороги» приподнять наземные пешеходные переходы-зебры, совместив их с искусственными неровностями на дороге – так называемыми «лежачими полицейскими».

ШУМОВЫЕ ПОЛОСЫ ПРОТИВ ПРИПОДНЯТОЙ ЗЕБРЫ

Член координационного совета Федерации автовладельцев России Сергей Канаев считает, что новые зебры снизят пропускную способность, поэтому эффективнее будет поставить на дорогах шумовые полосы, которые будут предупреждать водителя о том, что впереди пешеходный переход.

«Я к этой инициативе отношусь с большим скепсисом. Во-первых, потому что применение подобных систем для того, чтобы избежать столкновения, всё меньше и меньше получает своё развитие во многих цивилизованных странах, потому что данная система не работает профилактически. Она установлена на самом пешеходном переходе и зачастую, если водитель не предупреждён заранее, это всё равно ведёт к летальным последствиям», – заявил Канаев.

По его словам, с тем же успехом перед переходами можно установить «лежачие полицейские», которые сильно замедляют движение. Шумовые полосы, с его точки зрения, работают эффективнее, чем сам подъём на пешеходном переходе.

«Они (шумовые полосы) ставятся за 150 метров, за 100 и за 50. В чём их эффект. Если даже водитель отвлечён: слушает музыку, разговаривает с кем-то, эти рельефные полосы позволяют человеку сконцентрировать вовремя внимание, для того чтобы остановиться до пешеходного перехода», – сказал эксперт.

Вице-президент Движения автомобилистов России Леонид Ольшанский, в свою очередь, отмечает, что по выпуклому переходу будет трудно ходить пешеходам, особенно, пожилым людям и инвалидам, однако на их безопасность эта инициатива никак не повлияет. По его словам, достаточно предупреждающих знаков на столбах.

«А если человек летит, он не собьёт пешехода? Мне кажется, что никакой пользы от неё не будет. А вот идти по выпуклому пожилому человеку или человеку с инвалидностью будет тяжело. Он может поскользнуться, упасть, и ещё больше травм будет. Мне кажется, что это какая-то иллюзорная инициатива», – сказал Ольшанский.

ИЗБАВЛЕНИЕ ОТ ЛУЖ И СНИЖЕНИЕ СКОРОСТИ

Координатор движения «Синие ведерки» Пётр Шкуматов считает, что приподнятые зебры, напротив, снизят скорость автомобиля на переходах и предотвратят появление луж. Шумовые полосы с этой задачей не справятся, считает он.

«Эти полосы призваны не тормозить движение, а, если водитель отвлёкся от дороги, они призваны вернуть его внимание на дорогу. У таких шумовых полос никогда не было задачи останавливать автомобиль. Эти полосы всего лишь шум создают. Приподнятый на 3-5 сантиметров переход создаёт удар в подвеску, это немножко другое», – сказал Шкуматов.

Однако активист не поддерживает установку приподнятых переходов на федеральных и региональных трассах. Пешеходы пользуются ими редко, а водители вынуждены постоянно тормозить машину и вновь разгоняться, из-за чего увеличивается расход топлива и тормозных колодок и возрастёт вероятность аварий.

Шкуматов также призвал рассматривать вопрос установки приподнятых переходов с точки зрения не только безопасности пешеходов, но и ведения городского хозяйства. Например, активист интересуется, как будет проходить уборка снега и как зебры будут работать при неблагоприятных погодных условиях.

«Всё зависит от прямоты рук исполнителя. Где-то в каком-то городе сделали зебру из пластика. Летом она смотрелась огонь, классно. Самое интересное началось зимой, когда холодный пластик стал скользким, и люди на нём начали падать. Выходит человек на зебру и падает, машина затормозить не может», – говорит эксперт.

### ТАСС; 2018.11.23; ЧЕТЫРЕ ЧЕЛОВЕКА ПОСТРАДАЛИ ПРИ СТОЛКНОВЕНИИ АВТОБУСА И СНЕГОУБОРОЧНОЙ МАШИНЫ ПОД ИВАНОВОМ

Четыре человека пострадали в ДТП с участием автобуса и снегоуборочной техники в **Иванов**ской области, сообщила в пятницу пресс-служба региональной Госавтоинспекции.

«На автодороге Ковров - Шуя - Кинешма зарегистрировано дорожно-транспортное происшествие с участием пассажирского автобуса и снегоуборочной машины. В момент ДТП в автобусе находились четыре пассажира - 16-летняя девушка, двое мужчин и женщина. Все они получили ушибы тела», - говорится в сообщении.

В пресс-службе уточнили, что авария произошла около семи часов утра, по предварительным данным, по вине водителя автобуса.

«Водитель автобуса ПАЗ, выполнявшего рейс по маршруту Шуя - Родники, при проезде нерегулируемого перекрестка не предоставил преимущество в движении комбинированной дорожной машине на базе «КамАЗ», уточнили в ведомстве.

<https://tass.ru/proisshestviya/5825155>

### ТАСС; 2018.11.23; ПРИ ОПРОКИДЫВАНИИ МАРШРУТКИ ПОД САМАРОЙ ПОГИБ ОДИН ЧЕЛОВЕК

Один человек погиб в ДТП с участием маршрутки под Самарой. Об этом ТАСС сообщил в пятницу источник в правоохранительных органах региона.

«Один человек погиб, еще трое пострадали сегодня днем в результате ДТП с участием маршрутного микроавтобуса «Газель Next» в Волжском районе области. «Газель» следовала по маршруту 140А Самара - Чапаевск. По предварительным данным, водитель микроавтобуса не справился с управлением, съехал в кювет, после чего «Газель», в которой было 13 пассажиров, опрокинулась», - сказал собеседник агентства.

В пресс-службе ГУ МВД РФ ТАСС подтвердили факт ДТП в Волжском районе области, однако не смогли подтвердить, что авария произошла с маршрутным микроавтобусом.

«По предварительным данным сотрудников полиции, водитель пассажирской автомашины не справился с управлением и допустил съезд в правый кювет по ходу движения с последующим опрокидыванием транспортного средства. В автомашине находились 13 пассажиров. В результате аварии один пассажир скончался в карете скорой помощи, еще трое получили травмы, степень тяжести повреждений устанавливается», - сообщили в пресс-службе регионального управления МВД.

<https://tass.ru/proisshestviya/5825981>

### КОММЕРСАНТ; ВЕРОНИКА ГОРЯЧЕВА; 2018.11.26; БАНКИРЫ ПОДЕЛЯТСЯ КИБЕРУГРОЗАМИ;КИБЕРПЛАТФОРМА ФИНАНСИСТОВ ЗАИНТЕРЕСОВАЛА ОАО РЖД И «НОРНИКЕЛЬ»

Ассоциация банков России (АБР) решила дать возможность подключаться к платформе по обмену данными о киберугрозах компаниям и банкам, не являющимся ее членами. Первыми такими игроками станут ОАО РЖД и «Норникель», при этом входить в состав ассоциации им не придется. Расширение числа пользователей выгодно АБР само по себе, поскольку новые крупные игроки могут предоставить не только ценные сведения, но и дополнительное финансирование проекта.

Как стало известно “Ъ”, к платформе по обмену данными о киберугрозах Ассоциации банков России планируют присоединиться две крупнейшие, но совсем не банковские российские компании – ОАО РЖД и «Норникель». Чтобы это стало возможно, в АБР изменили условия присоединения. Ранее сообщалось, что присоединиться к платформе бесплатно и стать участниками информобмена смогут лишь члены АБР. Однако эти условия стали ограничением для нефинансовых игроков.

«Мы рассматривали присоединение к платформе, однако обязательное требование о членстве в АБР остановило»,– пояснил собеседник “Ъ” в крупной промышленной компании. «Впрочем, когда ОАО РЖД и «Норникель» стали интересоваться информационным обменом, риторика несколько сменилась,– отмечают собеседники “Ъ”, знакомые с ситуацией.– В АБР решили, что для участия в информационном обмене нет нужды вступать в ассоциацию». В ОАО РЖД и «Норникеле» не подтвердили и не опровергли свое намерение подключиться к платформе АБР.

Платформа по обмену информацией киберугрозами запущена 18 июня в пилотном режиме. Это совместный проект АБР и компании BI.Zone (дочерняя структура Сбербанка). Платформа, как следует из презентации на сайте АБР, «позволит кредитным организациям эффективно защититься от самых последних угроз и предотвратить инциденты кибербезопасности». По данным АБР, к середине ноября 2018 года к платформе подключился 31 банк, еще 15 кредитных организаций и компаний проходят этап окончательных согласований и более 35 рассматривают возможность подключения.

По словам вице-президента АБР Алексея Войлукова, исходно переговоры об участии в пилотном проекте велись с участниками ассоциации, что логично. Однако по завершении «пилота» к ней могут присоединиться и нефинансовые компании, и банки из других профобъединений. По информации “Ъ”, планируется, что «пилот» будет завершен в начале декабря. Он также подтвердил, что крупные нефинансовые компании проявляют интерес к платформе, запрашивают информацию и технические условия для подключения, отметив, что платформа рассчитана на большое количество участников. Что же касается конкретных игроков, господин Войлуков сообщил, что «может обсуждать участие компаний в проекте только после подписания договора».

Между тем представители банков, уже присоединившиеся к платформе, приветствуют появление новых нефинансовых участников и ждут от них активности. По словам зампреда правления Совкомбанка Алексея Парфенова, организации из разных секторов экономики сталкиваются с похожими угрозами и противостоять им лучше сообща. Подключение небанковских организаций поможет получать информацию о новых индикаторах компрометации, полагает директор департамента информационной безопасности Тинькофф-банка Дмитрий Гадарь.

По словам ведущего антивирусного эксперта «Лаборатории Касперского» Сергея Голованова, одни и те же угрозы могут быть актуальны для всех отраслей. В качестве примера эксперты приводят программу-вымогатель WannaCry. После заражения компьютера программный код шифрует почти все хранящиеся на компьютере файлы и предлагает заплатить выкуп в криптовалюте за их расшифровку. В случае неуплаты выкупа в течение семи дней с момента заражения возможность расшифровки файлов теряется навсегда. Консультант по интернет-безопасности Cisco Алексей Лукацкий отмечает, что и ОАО РЖД, и «Норникель» являются центрами компетенции по информбезопасности в своих отраслях.

Будут ли нефинансовые игроки донорами информобмена – вопрос. По мнению Алексея Лукацкого, для нефинансовых компаний в приоритете все же именно получение информации о специфических банковских угрозах. Но и в такой ситуации новые участники могут принести пользу членам ассоциации. Как сообщил “Ъ” собеседник, близкий к АБР, сейчас обсуждается вопрос о том, чтобы минимальный пакет по информзащите был бесплатным для небольших региональных банков, присоединившихся к платформе. Этакий «антибиотик» от информбезопасности. Обеспечено это будет за счет взносов крупных игроков. По словам заместителя генерального директора Zecurion Александра Ковалева, их взносы за подключение к платформе могут быть в разы выше, чем небольших и средних, и поэтому появление крупнейших нефинансовых компаний-участников может быть выгодно банкам.

<https://www.kommersant.ru/doc/3811595>

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, АНАТОЛИЙ ДЖУМАЙЛО; 2018.11.26; БИЛЕТ В ТОННЕЛЬ ОКАЗАЛСЯ ДОРОГ; НОВАЯ «СТРОЙКА ВЕКА» НА БАМЕ МОЖЕТ ОБОЙТИСЬ В 261 МЛРД РУБ.

Постройка нового Северомуйского тоннеля на БАМе целесообразна для пропуска в восточном направлении растущих объемов грузов, но проект обойдется в 261 млрд руб. К такому выводу пришел отраслевой институт ИЭРТ, выполнявший анализ проекта по заказу ОАО РЖД. По мнению экспертов, стоимость строительства и его сроки слишком велики, чтобы привлечь частных инвесторов, в том числе проявлявшего интерес к проекту «Сибантрацита» Дмитрия Босова.

“Ъ” ознакомился с ТЭО нового Северомуйского тоннеля, представленным 15 ноября Институтом экономики и развития транспорта (ИЭРТ). ИЭРТ работал по августовскому техзаданию ОАО РЖД и анализировал два варианта пропуска перспективного грузопотока на восток: по БАМу (Тайшет–Таксимо–Тында–Комсомольск) и по Транссибу (Тайшет–Бамовская–Волочаевская) с учетом увеличения пропускной способности БАМа за счет строительства нового Северомуйского тоннеля и без него. В ОАО РЖД отказались от комментариев.

Тоннель, строившийся 23 года,– одно из основных узких мест на БАМе. Его пропускная способность – 16 пар поездов в сутки, или 16 млн тонн. Учитывая перспективы роста грузопотока на восток в августе был поднят вопрос строительства нового Северомуйского тоннеля, которое может занять не менее 10 лет. ТЭО сформировано из расчета пропуска дополнительных 34 пар поездов в сутки. ИЭРТ подсчитал, что инвестиции в пропуск этого груза по участку БАМа Тайшет–Комсомольск составят 950,2 млрд руб., по Транссибу – 1103,1 млрд руб. Наиболее целесообразным сочтен вариант пропуска по БАМу со строительством нового Северомуйского тоннеля. Однако ученые оговариваются, что приведенные показатели реализуемы только при очень плотном движении – с интервалом попутного следования поездов не более 10 мин.

Согласно оценке ИЭРТ, стоимость строительства самого тоннеля по укрупненным показателям составляет 190 млрд руб. без НДС. С учетом дефляторов и индексов цен производителей до 2024 года прогнозная стоимость оценивается в 260,79 млрд руб. Эта стоимость гораздо выше 100 млрд руб.– той цифры, которую называли источники “Ъ” летом (см. “Ъ” от 30 августа). В то же время это единственный крупный проект на БАМе, где может появиться частный инвестор. В конце августа «Сибирский антрацит» Дмитрия Босова уведомил ОАО РЖД о том, что готов участвовать в проекте (см. “Ъ” от 27 сентября). Монополия затем предложила изменить нормативную базу так, чтобы можно было за плату резервировать для грузоотправителя пропускную способность узких мест. В отрасли оценили идею неоднозначно (см. “Ъ” от 12 октября), но в ФАС подтвердили “Ъ”, что прорабатывают ее. Представитель Дмитрия Босова отказался от комментариев. Источник “Ъ”, знакомый с ситуацией, говорит, что «Сибантрацит» по-прежнему заинтересован в проекте.

Источник “Ъ” в отрасли замечает, что узкие места на БАМе есть и до, и после тоннеля, поэтому инвестиция в расширение на условиях приоритетного пропуска выглядит странно, ведь нужно вкладывать в расшивку других проблем. Собеседник “Ъ” резко против этой идеи и замечает, что в протоколе совещания у Дмитрия Медведева в Бекасово 29 октября прописана «необходимость безусловного соблюдения в ходе осуществления своей деятельности принципов публичности заключаемых договоров перевозок» (см. “Ъ” от 30 октября и 7 ноября). Он полагает, что это строительство следует финансировать за счет кредитов, изучив и альтернативные варианты расширения движения.

Стоимость, сроки и сложность строительства нового тоннеля почти исключают возможность привлечения частного капитала, полагает глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров. «Экономическая эффективность проекта выглядит неоднозначно,– отмечает он.– Есть значительный потенциал повышения пропускной способности действующего тоннеля за счет реконструкции транспортно-дренажной штольни, верхнего строения пути, а также систем вентиляции, что позволит повысить максимально допустимые скорости, отказаться от климатических ворот и организовать движение с одновременным нахождением нескольких поездов в тоннеле». Михаил Бурмистров отмечает, что после реализации проекта БАМ-2 целый ряд участков западного БАМа останутся однопутными (например, БП 813 км–Таковка, Умбелла–Калакачан–Суринья, Нижнеангарск–Холодный–БП 1116 км) или частично однопутными и целесообразно расширить их, прежде чем принимать решение по тоннелю.

<https://www.kommersant.ru/doc/3811630>

### ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР ШТАНОВ; 2018.11.26; ВЫПУСК «САПСАНОВ» В РОССИИ МОЖЕТ БЫТЬ ЛОКАЛИЗОВАН НА 10–20%; ЛОКАЛИЗАЦИЯ УЖЕ ПРОИЗВОДИМЫХ «ЛАСТОЧЕК» – БОЛЕЕ 80%, НО И ЗАКАЗ НА НИХ ОТ РЖД ГОРАЗДО КРУПНЕЕ

Локализация скоростных пассажирских поездов «Сапсан», которые завод «Уральские локомотивы» (СП Siemens и группы «Синара») рассчитывает выпустить в рамках планируемого контракта с РЖД, будет в диапазоне 10–20%. Об этом сообщил «Интерфакс» со ссылкой на заместителя гендиректора «Уральских локомотивов» Виталия Брексона.

Сейчас в парке РЖД 16 поездов «Сапсан», все они были импортированы. В рамках нового контракта, который стороны хотят заключить в 2019 г., планируется закупка еще 11 «Сапсанов», а также 27 вагонов для увеличения составности имеющихся поездов. Их и планирует выпускать завод «Уральские локомотивы».

По словам Брексона, предполагается, что поезда будут выпускаться на тех же линиях, что и электропоезда «Ласточка». Партия поездов небольшая плюс подход к формированию алюминиевого кузова такой же, объясняет он. «Если бы поступил заказ на несколько сотен поездов, тогда бы понадобилась модернизация, но пока нет», – добавил Брексон.

Требования к уровню локализации «Сапсанов» еще не утверждены. «Параметры будут уточняться в ходе подготовки договора на поставку, который должен быть подписан в I квартале 2019 г.», – сказал «Ведомостям» представитель РЖД.

Для сравнения: локализация «Ласточек» – более 80%. Сейчас в парке РЖД 114 таких поездов (570 вагонов), до 2023 г. планируется закупка еще 126 (630 вагонов), приводит данные представитель РЖД.

«На нашем заводе [«Уральские локомотивы»] от всей добавленной стоимости мы делаем, может быть, 30–40%, все остальное – это работа поставщиков», – пояснял летом 2018 г. в интервью ТАСС **Дитрих** Меллер, занимавший на тот момент пост президента Siemens в России. Локализация «Сапсанов» будет зависеть от заказа – количества вагонов и поездов, подчеркивал он. «Локализация «Ласточек» была гарантирована контрактом на 1200 вагонов», – приводил пример Меллер.

Локализация поезда на 10–20% – это изготовление кузова (с возможным использованием российского металла) и крупноузловая сборка из импортируемых комплектующих, комментирует гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров. «Сами комплектующие локализовать при такой небольшой партии невозможно, поэтому такая задача и не будет поставлена», – считает он. Сборка «Сапсанов» выглядит предпочтительнее по сравнению с их импортом, продолжает Бурмистров. По его словам, локализация в 10–20% позволит СП компенсировать расходы на организацию сборки и подготовить почву для развития производства под новые заказы РЖД.

«Уже при второй поставке “Сапсанов” часть работ выполнялась в России, например пуско-наладка. С “Сапсаном-3” мы планируем расширить этот диапазон, – комментирует представитель Siemens. – Такая схема является оптимальной с точки зрения экономической эффективности для заказчика».

По его словам, при сборке «Сапсанов» в России будет оптимизирован производственный процесс. «Специалисты “Уральских локомотивов” готовы работать непосредственно вблизи будущей эксплуатации поездов, – рассказывает представитель Siemens. – Мы также рассматриваем возможность закупки определенных узлов, например, системы безопасности. Насчет других компонентов еще идет обсуждение». Для «Ласточек» в России закупается система управления верхнего уровня, система кондиционирования, колесные пары, кузова, тележки, интерьер и др., перечисляет он.

Первый заместитель гендиректора РЖД Александр Мишарин говорил ранее, что «Уральские локомотивы» могут стать одной из площадок для выпуска поездов для проекта строительства высокоскоростных магистралей (ВСМ). Для первого планируемого участка ВСМ (Москва – Нижний Новгород) потребуется не менее 15 поездов, пояснял «Ведомостям» представитель РЖД.

По оценке Бурмистрова, инвестиции в организацию сборочного производства «Сапсанов» не превысят 500 млн руб. с учетом расходов на проведение сертификационных испытаний. Создание же полноценного производства высокоскоростного подвижного состава с нуля потребует инвестиций в размере не менее 40 млрд руб., указывает он.

«Ведомости» ожидают комментария от группы «Синара».

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2018/11/23/787344-vipusk-sapsanov>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АНТОН ВАЛАГИН; 2018.11.26; ТАМ ЖИТЬ МОЖНО; В ТАМБОВЕ ПОКАЗАЛИ, КАК СОБИРАЮТ ПЛАЦКАРТНЫЙ ВАГОН НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ

В декабре Тамбовский вагоноремонтный завода (ТВРЗ) выпустит на линию первый плацкартный вагон нового поколения. Там появятся индивидуальные купе, зарядки для гаджетов и столик для младенцев. Вагон уже выкрасили в фирменные цвета РЖД и монтируют новый интерьер.

Макет плацкартного вагона произвел фурор на выставке «Транспорт России». Посетители рассматривали его снаружи и изнутри, присаживались на серые диваны с красными подголовниками. Дивились на столик для верхней полки и одним взмахом руки превращали нижнюю боковушку в закрытое от посторонних глаз купе.

Главное, чтобы пассажир чувствовал себя комфортно, по-домашнему. При помощи шторы можно превратить свое спальное место в закрытое купе, создав личное пространство. Верхние полки в купе стали на 3,5 сантиметра длиннее и шире на 2,5 см. Боковые удлинились на 2,5 сантиметра. Проходы при этом меньше не стали - расширение личного пространства достигнуто за счет конструкторских хитростей. Благодаря изменению геометрии багажных полок у верхних пассажиров появился свой столик. Мало того, впервые в истории они могут сесть на своей постели, не сгибаясь в три погибели, - для этого вбагажной полке над их головой сделали вырез.

От самой известной особенности плацкартных вагонов - свисающих в проходы ног, - избавились при помощи легких перегородок с отверстиями. Панели не нарушают открытую архитектуру салона, но ноги прячут. Светлые панели «под дерево» в коридорах и тамбурах напоминают «Сапсан». Вместо титана - кулер с бесплатными стаканчиками, рядом сенсорная панель с меню вагона-ресторана. В купе проводника есть микроволновка. Каждому пассажиру полагается светильник, розетка и USB-разъем для зарядки гаджетов. Туалет оборудован диспенсерами мыла и полотенец, гигиеническим душем и пеленальным столиком.

В купе проводника есть микроволновка. Каждому пассажиру полагается светильник, розетка и USB-разъем для зарядки гаджетов

В реновации подвижного состава задействуют два завода: пилотной площадкой стал ТВРЗ. За 120 лет работы предприятие накопило большой опыт выпуска и ремонта самого разнообразного подвижного состава. Во время Великой Отечественной войны здесь собирали бронепоезда для фронта, 14 лет назад ТВРЗ починил вагоны «Восточного экспресса».

Делать из плацкартов «конфетку» будут во время планового капремонта. Он положен вагону после 28 лет эксплуатации, и сейчас цеха завода в Тамбове забиты плацкартными вагонами, выпущенными в 1994-1995-х годах.

Пришедший на завод подвижной состав полностью разбирают. Интерьер идет в утиль - для этого за длинным рядом усталых вагонов стоит платформа, заваленная полками, перегородками, потускневшими никелированными поручнями и кусками потолочной обшивки. Окна тоже выбрасывают. Вагон поднимают на домкратах, выкатывают колесные тележки, откручивают оборудование под днищем и развозят снятое по девяти заводским цехам. На каждую деталь крепят бирку с номером вагона, чтоб не перепутать. Пустую стальную коробку кузова проверяют толщинометром. Особенно губительны для железа поездки к морю. Ржавые куски обшивки вырезают, на их место приваривают новые. Залатанный вагон красят в три слоя. В других цехах меняют подшипники, пружины, тормоза, под вагон подвешивают новое оборудование, кондиционеры, батареи аккумуляторов большей емкости - зарядным устройствам и индивидуальным светильникам потребуется много энергии.

Справка «РГ»

Компоновка 54-местного плацкартного вагона не менялась более полувека - с 1966 года. За это время в плацкартах появились стеклопакеты, кондиционеры и биотуалеты, недавно начали менять электрооборудование : с 54 на 110 вольт, - но личным пространством пассажиров занялись только сейчас. Плацкартные вагоны - самые популярные в РЖД, их предпочитают две трети путешественников. В 2018 году Федеральная пассажирская компания приобрела почти 600 вагонов этого типа - это 86 процентов от общего объема нового подвижного состава.

<https://rg.ru/2018/11/25/reg-cfo/v-tambove-pokazali-kak-sobiraiut-plackartnyj-vagon-novogo-pokoleniia.html>

### ИНТЕРФАКС; 2018.11.23; РЖД С НАДЕЖДОЙ СМОТРЯТ НА ПРОЦЕСС СНЯТИЯ САНКЦИЙ С ПРОЕКТА ТРАНСКОРЕЙСКОЙ МАГИСТРАЛИ

ОАО «Российские железные дороги» надеется, что снятие санкций с проекта Транскорейской магистрали и его реализация откроет путь для налаживания прямого железнодорожного сообщения с Южной Кореей.

«Мы следим внимательно за этим процессом. Получили информацию, что в начале этой неделе правительство Кореи подало запрос в комитет Совета Безопасности ООН по санкциям в отношении КНДР об исключении проекта Транскорейской железной дороги из (пакета - ИФ) санкций», - заявил замглавы департамента международного сотрудничества РЖД Алексей Астафьев на конференции «Корея-Россия» в пятницу.

«Как мы оцениваем, существует неплохая вероятность, что этот проект будет наделен такого рода иммунитетом. Рассчитываем, что благодаря совместной работе будет реализована и основная наша стратегическая цель - организация прямого сообщения железных дорог между Россией и республикой Корея», - добавил он.

Менеджер напомнил, что на Корейском полуострове при участии монополии уже реализован проект по реконструкции железнодорожной инфраструктуры на участке Хасан (РФ) - Раджин (КНДР) к одноименному порту. «С 2014 г., после завершения строительства, мы начали перевозки, и к прошлому году (доставили - ИФ) практически 5 млн тонн. Но в силу известных обстоятельств перевозки сейчас фактически прекратились, и проект ждет, чтобы мы сделали его перезагрузку», - заявил А.Астафьев.

«Мы бы очень призывали наших южнокорейских партеров совместно подумать о том, как в условиях некоторых ограничительных мер приступить к совместному продвижению (проекта - ИФ) и следующему этапу по модернизации всего участка северокорейских железных дорог и соединению с Южной Кореей», - отметил он.

В четверг агентство «Ренхап» сообщило, что Южная Корея ведет консультации с США, ООН и другими сторонами о временном снятии некоторых ограничительных мер с КНДР для разработки совместного железнодорожного проекта. «Идут консультации с США, ООН и другими сторонами. С учетом этого будет определена дата проведения полевых исследований», - заявил журналистам на условиях анонимности источник в министерстве по делам объединения.

Проект модернизации и объединения железных дорог Южной и Северной Кореи на границе был приостановлен из-за того, что ООН заблокировала передачу КНДР материалов, необходимых для проведения исследования. Агентство отмечало, что накануне США выразили «решительную поддержку» двум странам Корейского полуострова в их готовности провести исследование состояния железных дорог и возможности их соединения на границе.

Кроме того, в МИД Южной Кореи заявили, что стороны находятся на завершающем этапе консультаций и обсуждают «небольшой технический вопрос». Ранее стороны планировали начать изучать состояние железной дороги в конце октября и провести церемонию запуска проекта в конце ноября или начале декабря. Теперь Сеул рассчитывает провести церемонию до конца года.

### ИНТЕРФАКС УРАЛ; 2018.11.23; СП СИНАРЫ И SIEMENS ПЛАНИРУЕТ В 2018 Г УВЕЛИЧИТЬ ВЫПУСК ВАГОНОВ «ЛАСТОЧЕК» НА 13%

ООО «Уральские локомотивы» (совместное предприятие Siemens и группы «Синара») планирует по итогам 2018 года изготовить 170 вагонов поездов «Ласточка», сообщил заместитель гендиректора по технической политике «Уральских локомотивов» Виталий Брексон в интервью агентству «Интерфакс-Урал».

«Всего в этом году выпустим 34 электропоезда или 170 вагонов», - сказал В.Брексон.

По его словам, 30 пятивагонных поездов (150 вагонов) будет поставлено ОАО «Российские железные дороги», еще четыре поезда (20 вагонов) - Северо-Западной пригородной пассажирской компании.

Существующие мощности «Уральских локомотивов» подготовлены для производства 40 поездов (200 вагонов).

«РЖД тоже изыскивают возможность в будущем увеличить количество приобретаемых «Ласточек», ведь мы разработали достаточно много их модификаций», - подчеркнул В.Брексон.

Он напомнил, что «Уральские локомотивы» сертифицировали «Ласточку» переменной составности по нормам технического регламента Таможенного союза, есть возможность производить семи-, десяти-, 12-вагонные поезда. Одна из таких модифицированных «Ласточек» может быть поставлена заказчику уже в текущем году.

«С потребностью в десятивагонной «Ласточке» на участке между Москвой и Тверью к РЖД обратилась «Московско-Тверская пригородная пассажирская компания» (МТ ППК). Один десятивагонный поезд в этом году, скорее всего, для «МТ ППК» сформируем и поставим», - добавил замгендиректора «Уральских локомотивов».

Как сообщалось, в 2017 году предприятие изготовило 150 вагонов электропоезда «Ласточка». Таким образом, по итогам 2018 года их выпуск может увеличиться на 13%.

Предприятие «Уральские локомотивы» (Верхняя Пышма, Свердловская область) серийно выпускает грузовые магистральные электровозы постоянного тока с коллекторным тяговым приводом 2ЭС6 «Синара» и с асинхронным 2ЭС10 «Гранит», а также электрички «Ласточка» и магистральные электровозы переменного тока 2ЭС7.

Поезд «Ласточка» предназначен для пригородных пассажирских перевозок на железных дорогах РФ, оборудованных высокими и низкими платформами.

Группа «Синара» основана в 2001 году, является диверсифицированной компанией, объединяющей предприятия различных отраслей. Приоритетные бизнес-направления группы - транспортное машиностроение, финансовые услуги, девелопмент. Холдинг контролирует основной владелец «Трубной металлургической компании» (MOEX: TRMK) Дмитрий Пумпянский.

### ИНТЕРФАКС; 2018.11.23; СП СИНАРЫ И SIEMENS НАМЕРЕНО ОГРАНИЧИТЬСЯ ИЗГОТОВЛЕНИЕМ ОДНОЙ ПАРТИИ «САПСАНОВ» ИЗ 11 ШТУК ДЛЯ РЖД

ООО «Уральские локомотивы» (совместное предприятие Siemens и группы «Синара») планируют изготовить для ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) только одну партию «Сапсанов», она закроет существующие потребности РЖД в данном виде подвижного состава, сообщил заместитель гендиректора по технической политике «Уральских локомотивов» Виталий Брексон в интервью агентству «Интерфакс-Урал».

«Сапсаны» относятся к достаточно зрелому поколению поездов. Предполагается, что эти 11 штук должны окончательно закрыть потребность на направлении между Москвой и Санкт-Петербургом, Москвой и Нижним Новгородом и, в принципе, все. Вряд ли их еще кто-нибудь купит, ведь на подходе новые поколения электропоездов», - отметил В.Брексон.

По его словам, в настоящее время ведется подготовка соответствующего контракта с РЖД и Siemens. Предполагается, что «Сапсаны» будут производиться на тех же линиях, что и электропоезда «Ласточка».

«Наши линии для «Ласточки» готовы и для производства «Сапсана», ведь подход к формированию алюминиевого кузова один. (. . .) Партия поездов небольшая. Если бы поступил заказ на несколько сотен поездов, тогда бы понадобилась модернизация, но пока нет», - констатировал заместитель гендиректора «Уральских локомотивов».

Он заявил, что после сборки первого поезда потребуется провести серьезные сертификационные испытания, так как со времени поставки компанией Siemens последнего «Сапсана» (в настоящее время РЖД эксплуатируют составы «Сапсанов», выпущенные Siemens в Германии - ИФ) прошло достаточно много времени и в России и Таможенном союзе появились новые стандарты безопасности.

Ожидается, что контракт завершится в 2022 году, степень локализации «Сапсанов» будет в диапазоне 10-20%.

Как сообщалось, в этом году в рамках выставки Innotrans-2018 в Берлине группа «Синара», РЖД, компании Siemens AG и Siemens Mobility подписали соглашение «О расширении парка высокоскоростных поездов».

Стороны намерены до 31 марта 2019 года подготовить и заключить договор на поставку 11 высокоскоростных электропоездов «Сапсан» и 27 новых пассажирских вагонов, в том числе, для их интеграции в 16 имеющихся у РЖД высокоскоростных поездов для формирования 11-вагонных составов.

Новые поезда дополнят существующий парк «Сапсанов» на направлении Санкт-Петербург - Москва - Нижний Новгород.

В настоящее время в России эксплуатируется 16 высокоскоростных поездов «Сапсан» в 10-ти вагонном исполнении. Они курсируют со скоростью до 250 км/ч. Поезда разработаны с учетом возможности их эксплуатации в экстремальных погодных условиях, в том числе температурных.

### ТАСС; 2018.11.23; РЖД ПРИЗВАЛИ ЮЖНОКОРЕЙСКИХ ПАРТНЕРОВ К РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА ТРАНСКОРЕЙСКОЙ МАГИСТРАЛИ

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) призывают южнокорейских партнеров развивать сотрудничество в рамках проектов порта Раджин и Транскорейской магистрали, заявил замначальника департамента зарубежных проектов и международного сотрудничества РЖД Алексей Астафьев на форуме «Корея-Россия. Диалог по экономическому сотрудничеству», организованном ТАСС.

Он напомнил, что основным объектом сотрудничества и уже реализованным РЖД проектом на Корейском полуострове в плане развития инфраструктуры железных дорог является проект Хасан - Раджин.

Проект восстановления железной дороги от станции Хасан (Россия) до порта Раджин (КНДР) был реализован в 2008-2014 гг. совместным предприятием РФ и КНДР с участием РЖД, суммарный объем инвестиций составил 10,6 млрд руб. Терминал в порту Раджин открылся в июле 2014 г., в 2016 г. в рамках пилотного проекта российский уголь из Раджина в Южную Корею отправлялся морским путем.

В начале 2018 г. экспорт российского угля через северокорейский порт Раджин прекратился, несмотря на специальные исключения, предусмотренные резолюциями Совета безопасности ООН. Резолюции Совбеза запрещают странам импортировать уголь из КНДР, однако в последнем таком документе, принятом в декабре прошлого года, содержится пункт, согласно которому санкции не распространяются на поставки российского угля «в рамках железнодорожного проекта России и КНДР «Раджин - Хасан».

«С 2014 г., после завершения строительства, мы начали перевозки, и к прошлому году практически 5 млн т был общий накопленный итог грузовой работы. Но, к сожалению, в силу известных обстоятельств перевозки сейчас фактически прекратились, и проект ждет того, чтобы мы сделали его перезагрузку, перезапустили. Мы бы очень призывали наших южнокорейских партеров совместно подумать о том, как сегодня, уже в условиях сегодняшнего дня и действия некоторых ограничительных мер, приступить к его совместному продвижению и развитию следующего этапа - это модернизация всего участка северокорейских железных дорог и соединение с Южной Кореей», - сказал он.

«Мы следим внимательно за этим процессом - например, получили информацию, что в начале этой недели правительство Республики Корея подало запрос в Комитет Совета безопасности ООН по санкциям в отношении КНДР об исключении железнодорожного проекта Транскорейской железной дороги из санкций и, как мы оцениваем, существует неплохая вероятность того, что этот проект будет наделен такого рода иммунитетом. Потому что, реализовав первый этап, мы конечно рассчитываем, что благодаря совместной работе будет реализована и основная наша стратегическая цель - это организация прямого сообщения железных дорог между Россией и Республикой Корея», - отметил Астафьев.

Транскорейская магистраль

По итогам встречи президентов России и Южной Кореи Владимира Путина и Мун Чжэ Ина 22 июня в Москве был подписан меморандум между РЖД и Корейскими железными дорогами (Korail), в котором стороны выразили готовность к проработке условий организации железнодорожных перевозок в сообщении Республика Корея - Россия - Европа, включая трехсторонний проект соединения Транскорейской железной дороги и Трассибирской магистрали с участием КНДР, Республики Корея и Российской Федерации. По предварительным оценкам РЖД, сопряжение может обойтись в $3-4 млрд.

Накануне представитель южнокорейского Министерства объединения сообщил агентству Ренхап, что Республика Корея ведет консультации с США и рядом других стран относительно возможности вывода из-под санкций проекта по подготовке соединения железных дорог страны с двумя северокорейскими линиями.

Республика Корея и КНДР планировали в октябре начать совместные работы по оценке состояния железнодорожного полотна в Северной Корее с тем, чтобы провести церемонию начала соединения железных дорог двух стран в конце ноября или начале декабря. Однако этот проект с тех пор так и не продвинулся, во многом из-за позиции США. В Вашингтоне считают, что проекты экономического сотрудничества Севера и Юга не должны обгонять темпы денуклеаризации Корейского полуострова.

<https://tass.ru/ekonomika/5825758>

### ИНТЕРФАКС; 2018.11.23; В РОССИИ СОБИРАЮТСЯ ПОСТРОИТЬ ВОСЕМЬ ЛЕДОКОЛОВ

Россия в ближайшем будущем построит, как минимум, восемь новейших ледоколов, сообщил вице-премьер Юрий Борисов.

«Сегодня на «Балтийском заводе» идет строительство трех ледоколов мощностью 60 МВт. Скоро этот заказ будет расширен до пяти», - сообщил Ю.Борисов журналистам в пятницу после выступления в Совете Федерации.

«Единственным исполнителем по новому ледоколу «Лидер» будет завод «Звезда». Заказчиком выступает «Росатом». Всего таких ледоколов в планах три», - отметил Ю.Борисов.

По его словам, все эти проекты позволят решить задачи по увеличению товарооборота с использованием Северного морского пути.

В сентябре сообщалось, что федеральный бюджет направит на строительство ледокольного флота 90,2 млрд рублей в течение следующих шести лет. Это были данные из материалов к проекту бюджета, посвящённых запланированным расходам из Фонда развития.

В октябре газета «Коммерсантъ» писала со ссылкой на доклад главы «Росатома» Алексея Лихачева, что стоимость строительства атомного ледокола «Лидер» по расчетам межведомственной рабочей группы под председательством вице-премьера Ю.Борисова оценивается в 98,6 млрд руб.

### ТАСС; 2018.11.23; РОСГВАРДИЯ ПОЛУЧИЛА ПОЛНОМОЧИЯ ДОСТАВЛЯТЬ В ПОЛИЦИЮ НАРУШИТЕЛЕЙ ВОДНЫХ ГРАНИЦ

Росгвардия получила полномочия доставлять в территориальный отдел полиции граждан, управляющих судами и нарушающих границы запретных или временно опасных для плавания районов. Об этом ТАСС сообщил официальный представитель ведомства Валерий Грибакин.

По его словам, с 23 ноября вступил в силу соответствующий закон, согласно которому внесены изменения в КоАП РФ.

Теперь войскам национальной гвардии предоставлены полномочия доставлять в порты суда, нарушающие границы районов, запретных для плавания. «Используемые для осуществления незаконной деятельности во внутренних морских водах, в территориальном море суда и орудия совершения административного правонарушения будут доставляться в порт РФ, а иностранные суда - в один из портов РФ, открытых для захода иностранных судов или специально отведенное охраняемое место», - сказал Грибакин.

Росгвардейцы наделены аналогичными полномочиями относительно физических лиц, нарушивших водные границы. «В случае нарушения границ запретных для плавания или временно опасных для плавания районов доставление осуществляется в служебное помещение органа внутренних дел, служебное помещение войск национальной гвардии РФ, а также в помещение органа местного самоуправления сельского поселения», - сказал Грибакин.

Он отметил, что данные полномочия касаются случаев, когда нет возможности составить протокол об административном правонарушении на месте правонарушения.

<https://tass.ru/obschestvo/5826834>

### РИА НОВОСТИ; 2018.11.23; РОССИЯ И ИРАН ОБСУДИЛИ СОЗДАНИЕ ТУРИСТИЧЕСКОГО СООБЩЕНИЯ ПО КАСПИЮ

Иран и Россия обсудили создание туристического сообщения по Каспийскому морю, заявил министр дорог и городского строительства Ирана Мохаммад Эслами.

«Одним из предложений, озвученных нами на переговорах с министром транспорта России (Евгением **Дитрих**ом – ред.), было создание морского туристического сообщения, чтобы мы могли перевозить пассажиров по морю между портами Ирана и России», – сообщил он Sputnik Iran.

Министр отметил, что российская сторона приветствовала это предложение.

По его словам, запуск совместного сообщения пассажирских судов на Каспийском море во многом поможет развитию туризма и увеличению турпотока между Ираном и Россией. Он констатировал развитие авиасообщения и рост турпотока между Россией и Ираном, отметив, что иранские туроператоры также заинтересованы в прямых авиарейсах между Тегераном и Сочи.

<https://ria.ru/politics/20181123/1533369260.html>

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2018.11.23; «УПРАВЛЯЮЩАЯ ПОРТОВАЯ КОМПАНИЯ» К 2020-21 Г НАРАСТИТ ПОРТОВЫЕ МОЩНОСТИ НА 60%, ДО 80 МЛН Т

«Управляющая портовая компания» к 2020-2021 году нарастит мощности стивидорных активов на 60% - до 80 миллионов тонн, сообщила журналистам в кулуарах форума «Транспорт России» замгендиректора компании Ирина Ольховская.

«К 2021 году «Управляющая портовая компания» нарастит портовые мощности своих активов до 80 миллионов тонн – на 60% по сравнению с показателями 2018 года. В том числе, за счёт замены вагоноопрокидывателя на терминале «Ростерминалуголь» и благодаря эффективной работе специалистов Октябрьской ж/д портовые мощности уже в 2019 году увеличатся на 20% - до 30 миллионов тонн в год», – сообщила Ольховская.

«Терминал «Восточный Порт» по итогам реализованного проекта строительства железнодорожного парка Б и увеличения мощности станции Находка-Восточная для поэтапного ввода третьей очереди в 2019 году также готов к увеличению объема на 20% - до 30 миллионов тонн. При этом после полномасштабного ввода третьей очереди к 2020-2021 году его мощности увеличатся вдвое – до 50 миллионов тонн в год», – добавила она.

«Ростерминалуголь» и «Восточный порт» в 2018 году в совокупности обладают мощностью в 50 миллионов тонн в год. К 2020-2021 году за счёт проектов развития холдинга она увеличится на 60%, или в 1,6 раза, до 80 миллионов тонн в год.

Ольховская также уточнила, что ввод в эксплуатацию третьей очереди «Восточного порта» ожидается в третьем квартале следующего года.

«Я думаю, что это третий квартал 2019 года», – сообщила Ольховская, отвечая на соответствующий вопрос.

### РИА НОВОСТИ; 2018.11.23; ПОГРУЗКА НА ПОВРЕЖДЕННОМ ПРИЧАЛЕ ПОРТА ПРИМОРСК В ЛЕНОБЛАСТИ НАЧНЕТСЯ В 2019 Г

Работы по погрузке на поврежденной танкером в 2016 году причале порта Приморск в Ленинградской области начнутся в 2019 году, сообщил журналистам гендиректор ООО «Транснефть – Порт Приморск» Максим Кудинов.

Инцидент произошел 20 ноября 2016 года, когда при швартовных операциях танкер Delta Pioneer совершил навал на причал №1 порта Приморск. В результате был поврежден сам причал, а также расположенные на нем сооружения и оборудование – технологические трубопроводы, противопожарный водопровод, высоковольтные сети, наружное освещение, сети электроснабжения, принадлежащие на праве собственности компании «Транснефть – Порт Приморск».

«Строительно-монтажные работы на первом причале завершены, ведутся пусконаладочные работы. Затем будет подключение технологических трубопроводов. Ввод в эксплуатацию – 20 декабря 2018 года. Начало погрузки – с начала 2019 года», – сказал Кудинов.

Порт Приморск расположен на берегу Финского залива в Ленинградской области на территории 214 гектаров и является конечной точкой магистральных нефтепроводов БТС I и нефтепродуктопроводов проекта «Север».

Мощность порта по отгрузке нефти составляет 60 миллионов тонн в год, по отгрузке нефтепродуктов – 25 миллионов тонн.

### КОММЕРСАНТ; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; 2018.11.26; АЭРОПОРТЫ ГОТОВЯТСЯ К РЕКОРДНОМУ ВЗЛЕТУ; ПОКА АВИАКОМПАНИИ ТЕРПЯТ УБЫТКИ

Аэропорты РФ в этом году побьют рекорд по пассажиропотоку: он может достигнут 68,9 млн человек на внутренних направлениях и 67,1 млн человек на внешних, следует из прогноза Домодедово. Рост вызван увеличением авиаперевозок, поскольку авиакомпании в борьбе за клиента держат низкие цены на билеты. Но, если аэропорты должны заработать на увеличении числа пассажиров, авиакомпании пока терпят рекордные убытки из-за низких тарифов и высоких цен на авиакеросин.

Российские аэропорты в 2018 году побьют рекорд по пассажиропотоку, говорится в ежегодном прогнозе Домодедово. Пассажиропоток на внутренних линиях вырастет до 68,9 млн человек, что в полтора раза больше, чем в 2014 году. По данным **Росавиаци**и, в 2017 году пассажиропоток на внутренних перевозках составил 125,44 млн человек – столь высокий показатель связан с методикой подсчета **Росавиаци**и, которая учитывает одного пассажира дважды: при посадке в самолет в одном аэропорту и при приземлении в другом. Если разделить данные **Росавиаци**и на два, получается около 62,72 млн человек, то есть рост по сравнению с 2017 годом может составить примерно 9,9%. Чисто пассажиров, прошедших через аэропорты РФ после перевозки на международных линиях, также увеличится – до 67,1 млн человек, считают в Домодедово. По данным **Росавиаци**и, в 2017 году показатель был равен 61,3 млн человек, таким образом, рост составит 9,5%.

Прогнозов по собственному пассажиропотоку в Домодедово не приводят, в 2017 году он вырос на 7,6%, до 30,7 млн человек, однако пока за три квартала 2018 года пассажиропоток через Домодедово упал на 3,5%, до 23,2 млн человек.

В опрошенных “Ъ” крупнейших российских аэропортах также ожидают рост, в том числе увеличения международных перевозок.

Так, в Шереметьево рассчитывают увеличить пассажиропоток на 14%, до 46 млн пассажиров, благодаря интенсивному развитию «Аэрофлота» и привлечению новых авиакомпаний. В октябре переезд в Шереметьево начала «Россия», ранее использовавшая «Внуково» в качестве базового аэропорта. В петербургском Пулково ожидают роста на 17,9%, до 18,1 млн человек. В холдинге «Аэропорты регионов» (входят в «Ренову» Виктора Вексельберга) говорят о 14,2%, до 15,15 млн человек (по ростовскому Платову – 3,2 млн человек, самарскому Курумочу – 3,1 млн, нижегородскому Стригино – 1,12 млн, екатеринбургскому Кольцово – 6,06 млн, камчатскому Елизово – 684 тыс., Новому Уренгою – 964 тыс.).

Российские авиакомпании за январь–октябрь увеличили перевозки на 10,4%, до 99,2 млн человек. Это произошло благодаря снижению цен на авиабилеты до предельно низкого за последние годы уровня из-за избыточности парка самолетов. При этом за три квартала отрасль получила рекордные операционные убытки в 19 млрд руб., в том числе из-за роста цен на авиакеросин – на прошлой неделе Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта обратилась к вице-премьеру **Максиму Акимову** с просьбой увеличить господдержку авиакомпаний.

Бизнес аэропортов, топливозаправщиков, компаний по техобслуживанию, лизингу и других смежных с авиаперевозками отраслей гораздо стабильнее, чем работа самих авиакомпаний, отмечает ведущий эксперт института экономики транспорта НИУ ВШЭ Андрей Крамаренко. «Чтобы аэропорт по итогам года ушел в убыток, должно что-то экстраординарное случиться»,– подчеркивает эксперт. Он отмечает, что Домодедово, хотя и испытывает проблемы после ухода с рынка «ВИМ-Авиа» (базировалась в этом аэропорту), в состоянии выйти в плюс по итогам года за счет роста перевозок другими авиакомпаниями. Внуково также покажет рост пассажиропотока, несмотря на уход авиакомпании «Россия» в Шереметьево.

<https://www.kommersant.ru/doc/3811576>

### ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ЛЮДМИРСКИЙ; 2018.11.26; ОБЛЕГЧЕНИЕ: РАЗРАБОТАНА УНИКАЛЬНАЯ МЕТОДИКА СНИЖЕНИЯ ВЕСА САМОЛЕТА; ПРИМЕНЕНИЕ БИОНИЧЕСКОГО ДИЗАЙНА И АДДИТИВНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ МОЖЕТ СНИЗИТЬ МАССУ САМОЛЕТА ПОЧТИ НА ТОННУ

Российским ученым и инженерам удалось найти способ для снижения веса детали авиадвигателя на 20%. Для самолета такое снижение веса принципиально – по подсчетам специалистов, машина может стать легче почти на целую тонну. Снижение веса стало возможным с введением новой технологии изготовления кронштейна бионического формата методом лазерного выращивания из порошка российского титанового сплава. Опытная партия инновационных кронштейнов успешно прошла испытания.

В авиастроении на счету каждый килограмм: даже небольшое – хоть на пару процентов – снижение веса машины позволяет ощутимо поднять экономичность и улучшить летные характеристики.

В НИТУ «МИСиС» разработали технологию изготовления некоторых деталей авиационного двигателя, которая позволила добиться снижения массы изделий сразу на 20%. Для изготовления кронштейна перспективного авиадвигателя ученые и инженеры воспользовались новейшими идеями современного материаловедения и авиастроения.

– Уникальность разработки для отечественного авиастроения в том, что форма кронштейна была спроектирована с использованием бионического дизайна – компьютерной топологической оптимизации. Это особый подход к проектированию, позволяющий найти для конструкции наилучшее распределение материала в заданной области для заданных нагрузок и условий работы, – рассказал «Известиям» директор института экотехнологий и инжиниринга (ЭкоТех) НИТУ «МИСиС» Андрей Травянов.

В результате оптимизации форма кронштейна существенно усложнилась, поэтому изготовить его традиционными методами, например литьем, стало невозможно. В этом случае единственный путь – использование аддитивных технологий послойной печати металлами, в частности, так называемого селективного лазерного плавления (selective laser melting).

Сотрудники лаборатории гибридных аддитивных технологий НИТУ «МИСиС» провели ряд исследований, которые позволили найти такие технологические параметры для 3D-выращивания сложных изделий из титановых сплавов с бионическим дизайном, чтобы их свойства удовлетворяли требованиям ГОСТа к литым титановым деталям. Помимо радикального снижения веса ученым попутно удалось добиться существенного сокращения производственных расходов за счет экономии дорогостоящего порошка для 3D-печати.

– Разработанная нами технология выращивания титановых изделий с бионическим дизайном помимо снижения веса детали позволяет сократить расход порошка при печати более чем в три раза, – рассказал «Известиям» сотрудник лаборатории, заместитель директора ЭкоТех Павел Петровский.

Опытная партия инновационных кронштейнов была успешно изготовлена на одном из российских авиазаводов и уже прошла стендовые испытания, доказавшие соответствие качества полученных деталей всем требованиям ГОСТа к литым изделиям.

– Для конструктора авиационных двигателей снизить вес изделия даже на 100 г – уже большое достижение, – рассказал «Известиям» специалист по авиационной металлургии, доцент кафедры литья Уфимского государственного авиационно-технологического университета Павел Аликин. – Но прелесть предлагаемой технологии не только в колоссальном снижении веса изделий – она еще и позволяет вести разработку новых конструкций с небывалой прежде скоростью.

В частности, испытываемый сейчас кронштейн удалось полностью – от идеи до производственной документации – спроектировать за неделю. Раньше, по мнению Павла Аликина, на это ушло бы не менее полугода. Он полагает, что к серийному производству двигателей с деталями, изготовленными с применением аддитивных технологий, авиационная промышленность сможет приступить уже через два-три года.

Конечно, снижение веса одной детали на 20% не означает снижения веса всего двигателя на ту же величину. Но, по оценке эксперта, аддитивные технологии позволят облегчить двигатель не меньше чем на 10% – а это грандиозная цифра. Она сулит экономию 200–250 кг на каждом авиадвигателе, то есть самолет станет легче почти на тонну.

<https://iz.ru/807420/dmitrii-liudmirskii/oblegchenie-razrabotana-unikalnaia-metodika-snizheniia-vesa-samoleta>

### ТАСС; 2018.11.23; УЛЬЯНОВСКАЯ ОБЛАСТЬ ПРЕДЛОЖИЛА КИТАЮ ГОТОВИТЬ ПИЛОТОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ В ВУЗАХ РЕГИОНА

Правительство Ульяновской области предложило властям нескольких регионов КНР организовать для китайских студентов программы подготовки летного состава в Ульяновском институте гражданской авиации. Об этом сообщил в пятницу в беседе с корреспондентом ТАСС в ходе российско-китайской конференции по сотрудничеству в сфере «красного туризма» заместитель директора представительства Ульяновской области при правительстве РФ Борис Левченко.

«Мы уже давно обсуждаем это и неоднократно сообщали об этом китайским партнерам. Когда мы говорим, что Ульяновский институт гражданской авиации является одним из двух высших учебных заведений России, которое занимается подготовкой летного состава, в том числе пилотов, диспетчеров и бортинженеров, это вызывает достаточно высокий интерес у китайских партнеров», - указал он.

«Сейчас в институте уже учатся студенты из Китая, но дело в том, что пока нельзя сказать, что процесс поставлен на поток в рамках какой-то программы или соглашения. Однако этот вуз более чем готов расширить программу подготовки студентов из Китая. Этот институт обладает серьезной историей, он выпустил огромное количество летчиков и специалистов по обслуживанию воздушных судов», - подчеркнул Левченко.

Кроме того, он отметил, что регион готов организовать прямое регулярное авиасообщение с городами Китая. «В настоящее время Ульяновск располагает двумя международным аэропортами, которые готовы принимать любые самолеты. Сейчас Ульяновск имеет разрешение организовывать полеты и принимать самолеты из 11 городов Китая. На сегодняшний момент это пока только чартерные перевозки», - указал он.

«Как только у нас появится четкое понимание того, что у нас есть пассажиры не только в одну, но и в другую сторону, будут созданы условия для качественного приема в Ульяновске большого турпотока, к этому сразу подключатся авиаперевозчики», - добавил собеседник агентства. По его словам, предварительные консультации проводились с несколькими крупнейшими китайскими авиаперевозчиками, среди которых Hainan Airlines, China Southern Airlines, Air China, а также небольшими региональными авиалиниями.

<https://tass.ru/obschestvo/5825429>

### ТАСС; 2018.11.23; КРАСНОЯРСКАЯ АВИАКОМПАНИЯ «КРАСАВИА» НАМЕРЕНА ОБНОВИТЬ ФЛОТ МОДЕРНИЗИРОВАННЫМИ ИЛ-114

Авиакомпания «КрасАвиа», акции которой принадлежат Красноярскому краю, планирует обновить свой воздушный флот самолетами Ил-114-300. Об этом в пятницу ТАСС сообщил генеральный директор компании Андрей Егоров.

В начале ноября губернатор края Александр Усс на встрече с министром транспорта РФ Евгением **Дитрих**ом обсудили перспективы обновления авиапарка «КрасАвиа». Учитывая слабую транспортную доступность некоторых районов региона, в частности, Крайнего Севера, самолет является, по сути, единственным средством для передвижения жителей и доставки грузов. Три четверти флота компании составляют самолеты Ан-24/26 образца 1970 года, не отвечающие современным требованиям комфорта и безопасности.

«Мы готовы брать самолеты в работу, как только они будут доступны, но назвать более точный срок - это вопрос к промышленности <...>. Схема приобретения воздушных судов - финансовый лизинг. Порядок стоимости нового Ил-114 - 1 млрд рублей плюс стоимость десятилетнего лизинга. Первым лотом мы могли бы законтрактовать до пяти таких машин», - сказал Егоров.

Он добавил, что компания плотно взаимодействует с КБ «Ил» по определению облика самолета, компоновок с учетом эксплуатации в условиях Севера и плохой наземной инфраструктуры.

Ранее сообщалось, что модернизированный региональный самолет Ил-114 могут начать выпускать в 2023 году. Региональный самолет Ил-114-300 рассчитан на автономное использование в аэропортах, не оборудованных бетонным и плотным грунтовым покрытием полосы, что расширяет спектр его применения. Для эксплуатации воздушного судна в слабооборудованных авиаузлах в него встроен трап для посадки и высадки пассажиров.

<https://tass.ru/ekonomika/5825054>

### ИНТЕРФАКС; 2018.11.23; NORDWIND НАЧАЛА ЛЕТАТЬ ИЗ МОСКВЫ В БРАТСК С ПОСАДКОЙ В НОВОСИБИРСКЕ

Авиакомпания Nordwind приступила к выполнению полетов по маршруту Москва - Новосибирск - Братск (Иркутская обл.) и обратно.

Рейсы выполняются по понедельникам на узкофюзеляжных Boeing-737-800.

Из Москвы в Новосибирск самолет прилетает в 07:45 по местному времени и вылетает в Братск через час, в 08:45. Прибытие в аэропорт Братска - в 11:50.

Обратный рейс из Братска - в 13:05, в Новосибирск он прибывает в 14:20. Вылет в Москву производится в 15:20, посадка - в 15:35.

Прямые рейсы из Москвы в Братск сейчас выполняет S7 Airlines: дважды в неделю на воздушных судах Embraer 170.

### ТАСС; 2018.11.23; «САРАТОВСКИЕ АВИАЛИНИИ» ВЕРНУЛИ ПАССАЖИРАМ 90% ЗАДОЛЖЕННОСТИ ЗА НЕИСПОЛЬЗОВАННЫЕ БИЛЕТЫ

АО «Саратовские авиалинии» выплатили пассажирам более 90% от общей суммы задолженности за неиспользованные авиабилеты после отзыва сертификата эксплуатанта в мае, сообщила в пятницу пресс-служба компании.

«АО «Саратовские авиалинии» выплатили 417 746 589 рублей за 63 237 билетов. На данный момент компанией выплачено более 90% от общей суммы задолженности», - говорится в сообщении.

Уточняется, что возврат денежных средств осуществляется по претензиям, поступающим на текущий момент.

По результатам внеплановых проверок **Росавиаци**и после катастрофы 11 февраля 2018 года с самолетом «Саратовских авиалиний» ведомство аннулировало сертификат эксплуатанта авиакомпании.

«Саратовские авиалинии» прекратили полеты 31 мая.

<https://tass.ru/ekonomika/5826578>

### ТАСС; 2018.11.23; В РАЗВИТИЕ АЭРОПОРТА КРАСНОДАРА ВЛОЖАТ ДО 21 МЛРД РУБЛЕЙ

В реконструкцию аэропорта Краснодара и развитие его инфраструктуры вложат до 21 млрд рублей, это средства бюджета и частных инвесторов, сообщил ТАСС в рамках форума SIFT Леонид Сергеев, генеральный директор ООО «Базэл Аэро», управляющего аэропортами Краснодара, Сочи и Анапы.

Ранее сообщалось, что в феврале 2018 года власти Краснодарского края, Краснодара и компания «Базэл Аэро» на Российском инвестиционном форуме в Сочи подписали протокол о реализации проекта по развитию аэропорта до 2022 года. Планировалось строительство нового аэровокзала, привокзальной площади, грузового и VIP-терминала, пешеходной галереи, краткосрочных и долгосрочных парковок. Объем инвестиций компании «Базэл Аэро» в реализацию проекта составит около 11 млрд рублей, строительство автомобильных подходов к аэропорту планируется за счет средств Краснодарского края.

«Общий проект оценивается где-то в 19-21 млрд рублей», - сказал Сергеев.

Он уточнил, что основные элементы проекта - это терминал и инфраструктура аэропорта - оцениваются в сумму порядка 11 млрд рублей, перрон стоимостью около 4 млрд рублей, дорога - около 6 млрд рублей.

«Мы должны запустить этот проект в районе 2021 года. Сейчас заканчивается корректировка мастер-плана, потом начнется проектирование - проектирование длится где-то около года. И потом стройка начнется, стройка длится около двух лет. Естественно, параллельно будет строиться дорога», - добавил собеседник.

Сообщалось, что по итогам 2017 года рост пассажиропотока в аэропорту Краснодара составил 17% - до 3,5 млн человек. Количество пассажиров на внутренних направлениях превысило 2,8 млн (прирост 9% к прошлому году), на международных - 697 тыс. (увеличение на 65%). В 2018 году рост пассажиропотока составляет 21%, к 1 ноября аэропорт обслужил 3,54 млн человек.

SIFT-2018

Международный туристический форум SIFT-2018 проходит 22-23 ноября в Олимпийском парке Сочи. В рамках форума состоятся XXV Международная туристическая выставка «Курорты и туризм. Сезон 2018-2019», XIX Международная специализированная выставка «Гостинично-ресторанный бизнес 2018», пленарное заседание, панельные сессии и мастер-классы. На площадке мероприятия планируется подписать ряд соглашений о развитии туристической сферы.

<https://tass.ru/ekonomika/5826671>

### ТАСС; 2018.11.23; «ПОБЕДА» ОТКАЗАЛАСЬ ОТ ПЛАНОВ ПО ОТКРЫТИЮ НЕСКОЛЬКИХ МЕЖДУНАРОДНЫХ МАРШРУТОВ

Лоукостер «Победа» самостоятельно отозвал допуски на полеты из Москвы в Шарджу (ОАЭ) и Минск (Белоруссия), из Санкт-Петербурга в Минск и Штутгарт (Германия), из Калининграда в Женеву (Швейцарию) и Лондон (Великобритания). Об этом говорится в приказе **Министерства транспорта** РФ.

«Самостоятельный отзыв допуска перевозчиком», - говорится в причинах отзыва.

Как сообщалось ранее, лоукостер отменил запуск рейсов в Лондон (аэропорт Станстед) из Калининграда из-за невозможности выполнить требования пограничной службы британского аэропорта. «Победа» получила допуск к регулярным рейсам в Лондон из Калининграда и Санкт- Петербурга в мае этого года. Из Калининграда в Лондон нет прямых рейсов, из Санкт-Петербурга полеты выполняет авиакомпания «Россия», также входящая в «Аэрофлот».

Что касается рейса Москва - Минск, то это уже не первый раз, когда перевозчик планирует открыть полеты по этому направлению. «Победа» в 2015 году не смогла открыть полеты из Москвы в Минск из-за того, что не договорилась с «Белавиа» по тарифам на перевозку пассажиров. Согласование пассажирских тарифов - одно из условий для получения аккредитации от авиавластей Белоруссии. Летом 2016 года «Победа» отказалась от этих допусков.

<https://tass.ru/ekonomika/5825889>

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2018.11.23; КОДЫ РОССИЙСКИХ АЭРОПОРТОВ ПОСЛЕ ПРИСВОЕНИЯ ИМ НОВЫХ ИМЕН НЕ ИЗМЕНЯТСЯ - «ДОМОДЕДОВО»

Коды российских аэропортов не изменятся после присвоения им дополнительных названий, сообщили РИА Новости в пресс-службе московского «Домодедово».

Каждый аэропорт имеет трехбуквенный международный код, например DME у «Домодедово», SVO у «Шереметьево» или ROV у ростовского аэропорта «Платов». Более 40 российским аэропортам в рамках проекта «Великие имена России» предполагается присвоить новые официальные наименования – в честь великих соотечественников.

«В рамках инициативы по присвоению аэропортам имен выдающих соотечественников внесение изменений в код, который определяет Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА), не предусмотрено», – заявили в «Домодедово».

### РИА НОВОСТИ; 2018.11.23; ВС РФ СМОГУТ СБИВАТЬ УГНАННЫЕ РОССИЙСКИЕ САМОЛЕТЫ ТОЛЬКО БЕЗ ЗАЛОЖНИКОВ НА БОРТУ - ПРОЕКТ

Министерство обороны РФ подготовило проект постановления правительства о порядке применения оружия и боевой техники при охране государственной границы России: в документе, в частности, определяется, как действовать в отношении угнанных российских самолетов.

Проект постановления опубликован в пятницу на официальном портале проектов правовых актов. Согласно документу, защита государственной границы в воздушном пространстве России осуществляется Вооруженными силами РФ.

«При угрозе нарушения или нарушении государственной границы российскими воздушными судами, подвергшимися угону, дежурные силы требуют от этих судов совершения посадки на указываемые им аэродромы и (или) принуждают их к посадке. При отказе этим судном-нарушителем выполнять подаваемые радиокоманды (визуальные сигналы) на совершение посадки и при наличии сведений об отсутствии на борту заложников, по нему применяется на поражение оружие и боевая техника дежурных сил», – говорится в документе.

### РИА НОВОСТИ; 2018.11.23; СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ БЕСПИЛОТНИКОВ И ИХ ПАРК В РФ БУДУТ РАСШИРЯТЬСЯ - МЕДВЕДЕВ

Беспилотные летательные аппараты сейчас начинают использовать в сельском хозяйстве и строительстве, сфера применения и парк беспилотников будут расширяться, нужна будет и система их мониторинга, заявил председатель российского правительства Дмитрий Медведев.

Открывая совещание по вопросам цифровой трансформации транспортного комплекса, глава правительства отметил, что беспилотные летательные аппараты – вопрос чуть более отдаленного будущего, но этой темой уже довольно энергично занимаются и сейчас.

«Беспилотники и сейчас имеют большую популярность, но в относительно узком сегменте – при съемках фильмов, реклам, репортажей. Их только сейчас начинают использовать в сельском хозяйстве и строительстве, это действительно важное применение, и сферы применения их будут расширяться, будет расти и парк беспилотников», – заявил Медведев.

Важно, подчеркнул он, «чтобы этот рост не был абсолютно неконтролируемым, чтобы полеты были безопасны для людей и инфраструктуры».

«Для этого нужна система их мониторинга и, конечно, специалисты, которые будут обеспечивать их работу, имею в виду работу, направленную на позитивные цели, – в сельском хозяйстве, в стройках», – добавил глава кабмина.

### ТАСС; 2018.11.23; ГЛАВА КАРАЧАЕВО-ЧЕРКЕСИИ НАЗВАЛ НЕЦЕЛЕСООБРАЗНЫМ СТРОИТЕЛЬСТВО АЭРОПОРТА В РЕСПУБЛИКЕ

Строительство аэропорта в Карачаево-Черкесии (КЧР) экономически нецелесообразно, заявил глава республики Рашид Темрезов на встрече со студентами и жителями КЧР, проживающих в Москве, прошедшей в четверг в финансовом университете при Правительстве РФ.

«Признано по всем мировым стандартам, в том числе по российским, что расстояние между аэропортами должно быть 300-350 км, все что меньше - уже экономически нецелесообразно. Нам ехать час двадцать до Ставрополя и один час до Минвод. На сегодняшний день <...> я считаю, что это не надо», - сказал Темрезов, отвечая на вопрос о перспективах строительства аэропорта в Карачаево-Черкесии.

Сейчас Карачаево-Черкесия - единственный регион Северо-Кавказского федерального округа, не имеющий на своей территории аэропорта. Республику фактически обслуживает аэропорт «Минеральные Воды» в Ставропольском крае.

<https://tass.ru/ekonomika/5824562>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСАНДР ЕМЕЛЬЯНЕНКОВ, РЕНАТ ЗАКИЕВ, НАТАЛИЯ ЯЧМЕННИКОВА; 2018.11.26; НЕБО, КОРОЛЬ, САМОЛЕТ; ГРАЖДАНСКИЕ САМОЛЕТЫ СУХОГО ВЫШЛИ НА НОВЫЕ РЫНКИ

Что российский «Суперджет» трое суток делал в Бахрейне и зачем король Хамад бен Иса Аль Халифа поднялся в кабину пилотов? Как врачуют «детские болезни» российского SSJ100 и для чего на крыльях придумали «законцовки»? Чем будут отличаться новые версии этого самолета, работа над которыми уже идет? На эти и другие вопросы спецкоров «РГ» ответил президент компании «Гражданские самолеты Сухого» Александр Рубцов.

Александр Иванович, зачем наш «Суперджет» решили показать на авиасалоне в Бахрейне?

Александр Рубцов: Мы сделали это по просьбе нескольких авиакомпаний, которых интересует именно такой региональный самолет в двухклассной компоновке.

Авиакомпании, работающие в этом регионе, придают особое внимание комфорту пассажиров. Для них важно, чтобы были большие багажные отсеки и полки, большое пространство для ног, удобные кресла, туалеты и т.д. Особенность «Суперджета» в том, что он имеет в сечении фюзеляжа самый большой размер среди самолетов своего класса. Что дает возможность использовать это пространство и предложить комфортные условия для размещения пассажиров.

С кем из потенциальных клиентов удалось предметно пообщаться?

Ккие перспективы на рынке арабских стран открылись у «Суперджета 100»

Александр Рубцов: Были встречи и переговоры с представителями Саудовской Аравии, Бахрейна, Ливана и ряда других стран. Подписали двухсторонний документ в отношении самолетов SSJ100 с компанией Alexcina LLC, которая базируется в Дубае и специализируется на чартерных перевозках. Речь идет о перспективах поставки до двенадцати таких самолетов для эксплуатации в регионе Ближнего и Среднего Востока. Конфигурацию воздушных судов, сроки поставки и другие детали будем уточнять в ходе дальнейших переговоров.

Еще одно соглашение «Гражданские самолеты Сухого» подписали с инвестгруппой Capital Impact. И тут предмет нашего сотрудничества - продвижение российской авиатехники в страны Персидского залива.

В один из дней выставки на борт российского SSJ100 поднялся король Бахрейна Хамад бен Иса Аль Халифа. Этот знак особого внимания о чем говорит?

Александр Рубцов: Как минимум о том, что и Бахрейн, и другие страны региона нуждаются в современных самолетах всех типов. Тут крупные заказчики вообще, а по широкофюзеляжным самолетам - в особенности. Например, компания Emirates - ключевой заказчик А-380, половину всех выпущенных аэробусов приобретают именно они. «Три семерки», то есть Боинг-777 - здесь тоже очень популярен. А еще так называемый однопроходный самолет, узкофюзеляжный - типа Боинг-737, А-320. Поэтому и мы в этот сегмент рынка со своим новым среднемагистральным МС-21 входим.

Ближнемагистральный SSJ100 тоже предлагаем, учитывая, что региональные перевозки здесь начинают активно развиваться. До этого был в основном флот размерностью более 150 кресел. Но сейчас мы видим ярко выраженный и растущий интерес к региональным машинам. Рынок здесь есть, но он очень непростой. Непростой для двигателя - жара, песок. Очень важны размеры багажных отсеков.

О конкретных цифрах можно говорить? Сколько самолетов, в какой перспективе?

Александр Рубцов: У нас есть понимание, что емкость рынка стран Ближнего и Среднего Востока в региональном сегменте - 150-200 самолетов. И мы хотели бы сюда войти со своим продуктом. Поэтому и представили на выставке SSJ100.

А сохраняется ли перспектива поставок «Суперджета» в Иран, о чем была предварительная договоренность?

Александр Рубцов: Самолет SSJ100 в нынешней конфигурации, который мы сейчас серийно производим, в Иран поставлять не сможем. В нем слишком много американских компонентов, которые США в таком объеме запретили поставлять в Иран.

Что в перспективе? Готовим другую версию «Суперджета», где будут преобладать российские комплектующие: электроника, гидравлика, авионика, весь интерьер. А кроме того, вспомогательная силовая установка, колеса, тормоза, шасси - тоже будут наши.

Как идет работа по созданию укороченной версии SSJ - на 75 мест?

Александр Рубцов: Эта машина планируется чуть меньше размером и будет готова в 2022-2023 году, а дальше жизнь покажет. Если она вызовет интерес, мы, естественно, будем ее предлагать на подобного рода рынки. Но пока она в стадии разработки.

Какой двигатель будет на укороченном варианте «Суперджета» - российско-французский SaM-146?

Александр Рубцов: Пока, в рабочей версии, предусмотрено, что будет стоять SaM-146. Но мы уже выдали техническое задание и запрос на коммерческое предложение от ОДК - Объединенной двигателестроительной корпорации - на разработку нового двигателя для перспективного регионального самолета. Мы для себя называем его 75-местным, хотя на самом деле он чуть больше. Новая машина планируется как семейство. Базовый вариант рассчитан на 75-85 кресел, который при определенных возможностях - за счет вставок - можно увеличить до 100-105 кресел.

А с какой целью будут устанавливаться законцовки крыла?

Александр Рубцов: Законцовки крыла мы будем внедрять в серийное производство на все машины ориентировочно с 2020 года. Делали это специально для аэродромов с укороченной полосой и с посадкой в так называемых стесненных условиях, где требуется крутой угол снижения. Например, в гористой местности или в условиях большого города с высотными строениями. Законцовки решают две проблемы: улучшают взлетно-посадочные характеристики за счет увеличения аэродинамических качеств крыла. И второе - снижают расход топлива. Результаты испытаний мы получили. Эффект - снижение скорости захода на посадку почти на 20 километров в час. А значит, укорачивается и полоса, которая нужна для безопасной посадки самолета. Мы также получаем сокращение на 3,5-4 процента расхода топлива. И самое существенное для наших клиентов, например, мексиканских, использующих высокогорные аэродромы, - улучшение аэродинамических качеств крыла дает возможность летать с большей коммерческой нагрузкой - примерно на 1,5 тонны.

Какое участие в этом принимает российская наука?

Александр Рубцов: Постоянно идет работа с ЦАГИ, там «прокачивается» ресурс нашего планера. Мы работаем с ВИАМ - известным центром по разработке авиационных материалов. Подключили их к решению проблем коррозионной стойкости наших самолетов. По ЦАГИ - это, как уже сказал, ресурсы наших планеров и их элементов. Специалисты в Жуковском анализируют и дают нам рекомендации по улучшению конструкции в тех местах, которые вызывают вопросы. С ними проводятся ежемесячные встречи. Такие программы есть и по новым, еще только разрабатываемым машинам, и по тем, что уже в серийном производстве или на испытаниях, как МС-21.

А разработчики начинки? Вы сказали, что есть проблемы перехода на собственные комплектующие…

Александр Рубцов: Мы работаем со многими предприятиями «Ростеха». В первую очередь это КРЭТ, где занимаются радиоэлектронным оснащением, «Технодинамика», работаем с Центром комплексирования ОАК, компаниями «Наука», «Аэросила»… Надеемся, что новый самолет процентов на 80, а может, и на 90 процентов будет состоять из российских комплектующих и материалов.

Планы впечатляют. А что сегодня? Какие отзывы от российских авиаперевозчиков, использующих «Суперджет»? Была информация, что у компании «Якутия» возникли проблемы с SSJ…

Александр Рубцов: Всякая авиакомпания, в том числе и наши клиенты в «Якутии», когда покупают самолеты или берут их в лизинг, должны думать о том, что есть плановые и неплановые ремонты двигателей. Соответственно, нужно думать о том, чтобы закупать или арендовать для таких случаев двигатели запасные. Или вступать в пульное соглашение по запасным двигателям. В «Якутии», к сожалению, об этом своевременно не позаботились. Когда пришло время отправлять двигатели в ремонт, а это случилось в разгар летнего сезона, у них не оказалось запасных и не было подписано никаких сервисных соглашений. Поэтому и возникли проблемы - из-за отсутствия моторов простаивали в летний сезон несколько самолетов.

Вы как-то смогли пойти им навстречу? Или такая ситуация не единичная?

Александр Рубцов: Она характерна, главным образом, для небольших авиакомпаний, которые покупают по пять-шесть и более самолетов. Видимо, из-за собственных соображений экономии не покупали или не арендовали запасные двигатели.

А в итоге несли убытки?

Александр Рубцов: Выходит, так. Поэтому ОДК вместе с нами приняла решение о том, чтобы максимально увеличить предложения двигателей на арендных и прочих условиях для всех эксплуатантов. Мы в том числе вынуждены были снять двигатели с наших самолетов серийного производства - буквально с конвейера - и предложить их в пул эксплуатантов, потому что ситуация действительно сложилась непростая. Такие решения, поддержанные нашими акционерами, были приняты минувшим летом - чтобы перераспределить парк имеющихся двигателей в первую очередь на поддержку эксплуатантов.

А что делается для улучшения послепродажного обслуживания SSJ? Удалось ли, как было обещано, удвоить объем склада запасных частей?

Александр Рубцов: Всего за год работы той команды, что я возглавил, предприняты достаточно большие усилия к тому, чтобы качественно поменять послепродажный сервис. Компанией «ГСС» закуплено дополнительно запасных частей на 3 миллиарда рублей. Провели модернизацию центрального склада в Жуковском: сейчас он компьютеризирован и полностью механизирован. Иными словами, оптимизировали снабжение запасными частями. Одновременно с этим запустили большую работу по сервисным бюллетеням. И под это заказали оборудование для модернизации самолетов в рамках сервисных бюллетеней.

На практике это что означает?

Александр Рубцов: Это мероприятия, которые нужны для улучшения качества и надежности эксплуатации самолетов. В нашей компании впервые в России запустили пульное соглашение. Мы создали пулы запасных частей и с некоторыми авиакомпаниями, в том числе компанией «Ямал», подписали сервисное соглашение, по которому они имеют доступ к общему пулу запчастей.

Совместно с минпромторгом, который реализовал программу поддержки авиакомпаний запасными частями, мы в этом году на 2 миллиарда рублей предоставим нашим клиентам в России запасных частей в виде так называемого «домашнего склада». Он в значительной степени, почти на 90 процентов, субсидируется правительством. И это одна из важных мер господдержки для российских авиакомпаний, которая ими очень и очень востребована.

Существующий у нас в компании Центр поддержки заказчика мы основательно модернизировали, переводим его на новую платформу и новую математику. С ноября он работает в новом офисе.

Можно цифры привести, сколько самолетов SSJ100 построено на этот момент и сколько сейчас в производстве?

Александр Рубцов: На этот день в эксплуатации 138 самолетов, из них 11 самолетов - это бизнес- и ведомственная авиация. Сейчас уже построено 156 самолетов, это включая опытные и те, что готовятся к поставке заказчикам.

А в этом году сколько прибавится?

Александр Рубцов: К концу года планируем передать заказчикам 26 самолетов - с учетом того, что часть двигателей с конвейера серийных машин были вынуждены отдать на поддержку эксплуатации.

На следующий год такие же цифры?

Александр Рубцов: Пока в планах около 30 машин. Но это зависит от ситуации на рынке двигателей. Приоритет сейчас не в том, чтобы гнать вал любой ценой, а поддерживать эксплуатацию. Ведь понятно: простаивающие самолеты никому не добавляют радости. Как во всяком новом деле, стараемся поскорее вылечить «детские болезни», которые еще остаются, - у нас еще молодой самолет, молодой двигатель - и поднять уровень сервиса на качественно другой уровень. По двум критериям подвижки уже видны: исправность по парку SSJ100 и, как следствие, регулярность вылета за минувший год немного подросли.

А средний налет?

Александр Рубцов: По-разному. В авиакомпании «Азимут», например, 210-220 часов в месяц. У других - 150-180. Все варьируется. Но лидер по налету сегодня «Азимут».

«Аэрофлот» подписал контракт на 50 самолетов МС-21 со сроком поставки первого лайнера уже в 2020 году. Это реально?

Александр Рубцов: Сейчас МС-21 проходит разные стадии испытаний. Все более-менее нормально, отставание от графика незначительное - буквально несколько недель. Но ключевые испытания все впереди. Сейчас идут тесты на сваливание. Впереди оценка технических характеристик машины, ВПК - взлетно-посадочных характеристик, испытания в различных климатических условиях - зимой, летом, испытания на влажной полосе, на ледяной полосе, обледенения естественные... Много еще всего - несколько сот полетов надо сделать.

138 самолетов марки SSJ100 уже находятся в эксплуатации, из них 11 - это бизнес- и ведомственная авиация. А построено к этому дню 156 самолетов, включая опытные и те, что готовятся к поставке заказчикам

Когда планируется его сертификация?

Александр Рубцов: По графику - 2020-й. И на сегодняшний день нет опасений, что мы сильно выйдем за 20-й год.

А публичная презентация будет уже в следующем году?

Александр Рубцов: Машина с интерьером будет сделана зимой, интерьер уже приехал, монтируется. Думаю, что к весне появится машина с интерьером, после чего мы ее презентуем.

В новой версии «Суперджета» будут российские электроника, гидравлика, авионика, весь интерьер. Колеса, тормоза, шасси и сам планер тоже будут наши

Что касается совместного с Китаем широкофюзеляжного CR-929. Сроки его создания остаются теми же - 2025-2027 годы?

Александр Рубцов: Пока да. Каких-то опасений, что едем сильно вправо, нет.

С момента этой публикации в «РГ» прошло пять лет. В мире узнали про «Суперджет». А «Суперджет» сумел и мир посмотреть, и себя показать.

«Российская газета» следит за судьбой проекта «Суперджет», что называется, с пеленок. Мы радуемся успехам и, понятно, не можем пройти мимо фактов другого рода. Расскажите, что за сложности возникли у мексиканской авиакомпания Interjet, которая является крупнейшим эксплуатантом SSJ100 за рубежом…

Александр Рубцов: В Мексике за последние годы ситуация на рынке очень существенно поменялась. Цена на топливо выросла на 40 процентов. Одновременно обвалился песо, тоже примерно на 50 процентов. Появилось значительное количество так называемых лоукостеров - компаний с низкими тарифами, которые очень сильно развились и фактически доминируют на рынке. У Interjet своя бизнес-модель, где в основе концепция высокого комфорта. У них шаг кресел 34 дюйма, соответственно, пассажирских мест на борту меньше - 93. Эта концепция работала хорошо в те годы, когда топливо было менее дорогое и конкурентов было меньше.

Сейчас ситуация поменялась. Мы уже предложили модернизировать те самолеты, которые можно модернизировать - это примерно 15 машин. Готовы оснастить их законцовками крыла и увеличить емкость пассажирского салона - довести ее до 100-103 кресел. Те самолеты, у которых по конструктивным причинам невозможно сделать такой апгрейд, предложили переразместить на других рынках, где у них появятся возможности для более эффективной коммерческой эксплуатации.

Иными словами, идет перегруппировка самолетов. Часть из них после модернизации - это примерно половина - будет работать на тех рынках, на которых они сейчас работают, но при этом у них будет более высокая коммерческая эффективность за счет модернизации.

Визитная карточка

Рубцов Александр Иванович стал президентом компании «Гражданские самолеты Сухого» в 2017 году. Ранее занимал должность генерального директора лизинговой компании Ильюшин Финанс Ко. - с момента ее создания в 1999 году. Компания в сложных экономических условиях успешно реализовывала проекты в области гражданского авиастроения, предоставляя комплекс услуг по финансовому и юридическому сопровождению сделок, продажам и маркетингу. В частности, под руководством Александра Рубцова в рамках лизинговых соглашений с российскими и зарубежными заказчиками осуществлялись поставки и техническое обслуживание самолетов Ту-204, Ил-96, Ан-148, Ан-158.

<https://rg.ru/2018/11/25/chem-budet-otlichatsia-novaia-versiia-samoleta-sukhoi-superjet-100.html>

### ВЕДОМОСТИ; ГАЛИНА СТАРИНСКАЯ, ЕЛИЗАВЕТА БАЗАНОВА; 2018.11.26; АНТИМОНОПОЛЬНАЯ СЛУЖБА ВНЕСЛА В ПРАВИТЕЛЬСТВО ЗАКОНОПРОЕКТ О РЕГУЛИРОВАНИИ ТАРИФОВ; У БИЗНЕСА ПО-ПРЕЖНЕМУ К НЕМУ МНОГО ВОПРОСОВ

Спустя три года после ликвидации Федеральной службы по тарифам и передачи ее функций Федеральной антимонопольной службе (ФАС) ФАС разработала новый единый закон о тарифах. На прошлой неделе его согласованная версия была внесена в правительство, говорится в письме замруководителя ФАС Сергея Пузыревского («Ведомости» ознакомились с копией, подлинность подтвердил федеральный чиновник). Прошлая версия проекта подверглась критике как бизнеса, так и чиновников, сообщал «Коммерсантъ».

Цель проекта – унифицировать разрозненные правила регулирования цен (тарифов) в разных отраслях. Законопроект подробно описывает установление тарифов, при этом приоритет предлагается отдать методу сравнительного анализа, т. е. сравнению расходов компаний на регулируемый вид деятельности в аналогичной сфере, а также рынках взаимозаменяемых товаров. Тариф должен учитывать амортизацию основных средств. Сейчас такого источника собственных средств для финансирования инвестпрограмм у большинства предприятий нет, говорит представитель ФАС. Сами тарифы ФАС предлагает принимать на пять лет (сейчас они ежегодно пересматриваются), а также дать право местным властям и предприятиям оспаривать тариф и ввести госконтроль за ними, предоставив представителям регулирующего органа право беспрепятственно получать информацию от госорганов, местных властей и субъектов естественных монополий.

Предыдущая версия законопроекта ФАС не нашла поддержки у многих госорганов. На совещании рабочей группы по тарифному регулированию 6 ноября его не поддержали (Минстрой) или заявили о необходимости доработать (Минэнерго, **Минтранс**, Минсвязи, «Росатом»), следует из протокола совещания («Ведомости» ознакомились с копией). **Минтранс** переадресовал вопросы ФАС. Представители Минсвязи, Минстроя, «Росатома», «Газпрома» не ответили на запросы «Ведомостей». Минэнерго изучает законопроект, сказал его представитель. Представитель РЖД отказался от комментариев.

Бизнес же, подпадающий под регулирование законопроекта, с его новой версией по-прежнему не согласен. Документ не учитывает сложившуюся отраслевую специфику, кроме того, в сферу его регулирования включаются отношения, не входящие в сферу естественных монополий и имеющие другое регулирование, говорит представитель «Ростелекома» Андрей Поляков, это может создать неоднозначную практику и увеличить число судебных споров. «Рынок домашней телефонии на текущий момент является высококонкурентным и не нуждается в дополнительном регулировании», – сказала представитель МГТС Татьяна Мартьянова.

Введение тарифного регулирования на рынках, не относящихся к естественным монополиям, приведет к неизбежному сворачиванию конкуренции из-за снижения привлекательности рынков, добавляет представитель «Транснефти».

Среди других претензий – отсутствие инвестиционных надбавок к тарифу (устанавливаются для строительства новой или расширения существующей инфраструктуры), предельный индекс роста цен (тарифов), возможности пересмотра тарифа и др. А общие правила утверждения и контроля исполнения инвестпрограмм для обоснования расходов при определении тарифов «Транснефть» и вовсе считает лишней мерой. Инвестиционная деятельность регулируется другими нормативными актами, из-за чего могут возникнуть противоречия между законами. Наделение же регулирующих органов неограниченными полномочиями для получения информации и доступа к документам может привести к нарушениям прав, свобод и экономических интересов компаний, считает «Транснефть».

«Россети» согласны с принципом долгосрочного тарифа. Его применение для сетевого комплекса группы с ежегодной индексацией по формуле «инфляция минус 0,1%» на основе заключения тарифных договоров и применения эталонных затрат выгодно всем, считает заместитель директора по экономике компании Павел Гребцов. Долгосрочные тарифы устраняют субъективный подход при принятии тарифов и гармонизируют экономические условия компаний в регионах, говорит он.

Но проект не решает проблему создания инвестиционной привлекательности отраслей для обеспечения устойчивой работы и развития инфраструктуры, отмечает директор ассоциации «Сообщество потребителей энергии» Василий Киселев. Он не только не предусматривает создание инвестиционной привлекательности, а, наоборот, вводит новые ограничения – целевое назначение использования амортизации, сокращение предпринимательской прибыли, исключение возможности выбора метода тарифного регулирования, ограничения по сохранению экономии своих расходов, перечисляет он. Проект не решает и существующих проблем тарифного регулирования – отсутствия прозрачности, избыточности внешнего контроля, излишней бюрократизации принятия тарифа, отсутствия стимулов для инвестиций, – а только усугубляет их, заключает Киселев.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2018/11/25/787410-zakonoproekt-o-regulirovanii-tarifov>