



Ежедневный мониторинг СМИ

27 АВГУСТА 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; 2019.08.26; ФСК ЕЭС ИНВЕСТИРУЕТ 1,6 МЛРД РУБЛЕЙ В РОСТ ГРУЗОПОТОКА К ПОРТАМ ЮГА РОССИИ	5
ТАСС; 2019.08.26; КАМЧАТСКУЮ РЫБУ ПРОВЕДУТ ПО СЕВМОРПУТИ.....	5
РИА НОВОСТИ; 2019.08.26; ПОЗИЦИЯ НОРВЕГИИ ПО СЕВМОРПУТИ НЕ ПОВЛИЯЕТ НА ПЛАНЫ РОССИИ, СЧИТАЕТ ЭКСПЕРТ	6
ТАСС; 2019.08.27; ДВА ПЕТЕРБУРГСКИХ ВОКЗАЛА ОБСУЖДАЮТСЯ ДЛЯ ПРИБЫТИЯ ПОЕЗДОВ ВСМ «МОСКВА - ПЕТЕРБУРГ»	6
ТАСС; 2019.08.26; ДОЛЯ АВИАРЕЙСОВ В ОБХОД МОСКВЫ В АЭРОПОРТУ УФЫ ДОСТИГЛА БОЛЕЕ 50%.....	7
ТАСС; 2019.08.26; В ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ РАССКАЗАЛИ О ЧАСТЫХ ОШИБКАХ ДОРОЖНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ	7
ТАСС; 2019.08.26; В КБР К КОНЦУ ГОДА ПЛАНИРУЮТ ПОСТРОИТЬ ПРОТИВОЛАВИННУЮ ГАЛЕРЕЮ К ЛАГЕРЮ «ДЖАНТУГАН»	7
ТАСС; 2019.08.26; МУРМАНСКИЕ ВЛАСТИ РАССЧИТЫВАЮТ В 2020 ГОДУ ПОЛУЧИТЬ ЕЩЕ 300 МЛН РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ	8
ТАСС; 2019.08.26; ЧИСЛО УЧАСТКОВ ДОРОГ С ФИКСАЦИЕЙ СРЕДНЕЙ СКОРОСТИ ДВИЖЕНИЯ УВЕЛИЧАТ ВДВОЕ В ПОДМОСКОВЬЕ.....	9
ТАСС; 2019.08.26; ВЛАСТИ: ДОРОЖНЫЙ ФОНД САХАЛИНСКОЙ ОБЛАСТИ УВЕЛИЧЕН НА 60%.....	9
КОММЕРСАНТЪ; ХАЛИЛЬ АМИНОВ; 2019.08.27; ПОРТФЕЛЬ-СИТИ; В ДЕЛОВОЙ ЦЕНТР МОСКВЫ ПЕРЕЕДУТ ПОЧТИ ВСЕ МИНИСТЕРСТВА	10
МОСКВА ОНЛАЙН; ОЛЬГА ГИТУЛЯР; 2019.08.26; РЕКТОР АЛЕКСАНДР КЛИМОВ ОТВЕТИТ НА ВОПРОСЫ ЮНЫХ ЖУРНАЛИСТОВ.....	11
ИНТЕРФАКС; 2019.08.26; РФ СОБИРАЕТСЯ ПОСТАВЛЯТЬ В КИТАЙ РЖАНУЮ МУКУ, ПШЕННУЮ И МАННУЮ КРУПЫ	11
ВЕСТИ; КОЛЬЦЕВАЯ КОМПОЗИЦИЯ. СПЕЦИАЛЬНЫЙ РЕПОРТАЖ АРТУРА ХОДЫРЕВА	12
ТАСС; 2019.08.26; СТРОИТЕЛЬСТВО ЮЖНОГО ОБХОДА В НОВОРОССИЙСКЕ НАЧНУТ В 2020 ГОДУ	12
ТАСС; 2019.08.26; ПУТИ НА ДВУХ СТАНЦИЯХ ПЕТЕРБУРГСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА ОТРЕМОНТИРУЮТ ЗА 142 МЛН РУБЛЕЙ.....	12
КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; АНДРЕЙ ПРАХ, ДМИТРИЙ АСТАХОВ, РОМАН КРЯЖЕВ; 2019.08.27; ВОДИТЕЛЯМ ПОКАЖУТ ДОРОГУ К КАМЕРЕ; НА ПОДМОСКОВНЫХ ТРАССАХ ПОЯВЯТСЯ 500 ТАБЛИЧЕК, ПРЕДУПРЕЖДАЮЩИХ О МОБИЛЬНЫХ ЗАСАДАХ.....	13
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.08.27; СПОР УМЕСТЕН: АВТОМОБИЛИСТЫ СМОГУТ ОБЖАЛОВАТЬ ШТРАФЫ ОНЛАЙН; СЕРВИС ЗАПУСТЯТ ДО КОНЦА ГОДА НА САЙТЕ ГОСУСЛУГ	14
ИНТЕРФАКС; 2019.08.26; FESCO ЗАПУСТИЛА КОНТЕЙНЕРНЫЙ ПОЕЗД ИЗ ХАБАРОВСКОГО КРАЯ В ХАРБИН ДЛЯ ДОСТАВКИ ЛЕСОМАТЕРИАЛОВ	15
ИНТЕРФАКС; 2019.08.26; ФСК ПРИСОЕДИНИТ 3 ПОДСТАНЦИИ РЖД К ЕНЭС ПО ПРОЕКТУ УВЕЛИЧЕНИЯ ГРУЗОПОТОКА К ПОРТАМ ЮГА РФ.....	16
ТАСС; 2019.08.26; ИНВЕСТИЦИИ В РЕМОНТ ПАССАЖИРСКИХ ПЛАТФОРМ СКЖД СОСТАВИЛИ 58 МЛН РУБЛЕЙ	16

КОММЕРСАНТЬ; ОЛЬГА МОРДЮШЕНКО, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.08.27; УДОБРЕНИЯ ПЕРЕВАЛИВАЮТ ИНВЕСТОРОВ; МАКСИМ ВОРОБЬЕВ ПОКУПАЕТ 40% В ПРОЕКТЕ УСТЬ-ЛУГИ.....	17
КОММЕРСАНТЬ; ДМИТРИЙ КОЗЛОВ; 2019.08.27; ЧАСТНЫМ КОМПАНИЯМ СУЛЯТ МОРЕ НЕФТИ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ДУМАЕТ РАЗРЕШИТЬ ИМ РАБОТАТЬ НА ШЕЛЬФЕ	18
ТАСС; 2019.08.27; КРУПНЕЙШИЙ ЗА 30 ЛЕТ ТАНКЕР ПОСТРОИЛИ И СПУСТИЛИ НА ВОДУ В ПРИМОРЬЕ	19
ТАСС; 2019.08.27; КРУПНЕЙШИЙ В РОССИИ БОЛЬШОЙ МОРОЗИЛЬНЫЙ ТРАУЛЕР НАЧАЛИ СТРОИТЬ В КАЛИНИНГРАДЕ ДЛЯ КАМЧАТКИ.....	20
ТАСС; 2019.08.27; ПОСТРОЕННЫЙ ДЛЯ КАМЧАТКИ ТРАУЛЕР «ЛЕНИНЕЦ» ПЕРЕДАН ЗАКАЗЧИКУ В КАЛИНИНГРАДЕ	20
ИНТЕРФАКС; 2019.08.26; ОКОНЧАНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА ПОРТА ПОД КАЛИНИНГРАДОМ ОТКЛАДЫВАЕТСЯ ИЗ-ЗА ПОСЛЕДСТВИЙ ШТОРМА - ГУБЕРНАТОР	21
РБК; ЮЛИЯ ВЫРОДОВА; 2019.08.27; В МИНТРАНСЕ СООБЩИЛИ О ЗАДОЛЖЕННОСТИ ГРУЗИНСКИХ АВИАКОМПАНИЙ В \$1 МЛН; СУММА ЗАДОЛЖЕННОСТИ ГРУЗИНСКИХ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ ЗА АЭРОНАВИГАЦИОННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ДОСТИГЛА \$1 МЛН, СООБЩИЛИ В РОССИЙСКОМ МИНТРАНСЕ. РАНЕЕ ВЕДОМСТВО НАЗЫВАЛО ЦИФРУ В \$792,5 ТЫС. И 592,2 ТЫС. РУБ.....	22
РИА НОВОСТИ; 2019.08.27; МИНТРАНС ХОЧЕТ ВЫВЕСТИ ИЗ ТЕНИ НЕЗАКОННЫЕ АВИАПЕРЕВОЗКИ	22
ПРАЙМ; 2019.08.27; МИНТРАНС РФ НАЗВАЛ БЕЗОПАСНОЕ РАССТОЯНИЕ ОТ СВАЛОК ДО АЭРОДРОМОВ	22
ПРАЙМ; 2019.08.27; МИНТРАНС РФ ВЫСТУПАЕТ ЗА ВОЗВРАТ ВОЕННЫХ КАФЕДР В ЛЕТНЫЕ УЧИЛИЩА	23
ИЗВЕСТИЯ; ИРИНА ЦЫРУЛЕВА; 2019.08.27; МОЖНО ПОТИШЕ: В ШЕРЕМЕТЬЕВО ХОТЯТ СОКРАТИТЬ ЧИСЛО ГОЛОСОВЫХ СООБЩЕНИЙ; В СЛУЧАЕ УСПЕШНОСТИ ПРОЕКТА ЕГО МОГУТ ЗАПУСТИТЬ В ДРУГИХ АЭРОПОРТАХ УЖЕ В СЛЕДУЮЩЕМ ГОДУ	23
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.08.27; ДЛЯ РАЗВИТИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК МИНТРАНС МОЖЕТ ПРИМЕНИТЬ КОНЦЕССИИ; НО НАЙТИ ЖЕЛАЮЩИХ ПЕРЕЙТИ НА НОВЫЙ МЕХАНИЗМ ГОСПОДДЕРЖКИ ЧИНОВНИКАМ ПОКА НЕ УДАЛОСЬ.....	25
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.08.27; СЕРГЕЙ ХРАМАГИН: У SSJ100 НУЖНО РЕШИТЬ ТЕХНИЧЕСКИЕ ВОПРОСЫ, ПОТОМ МЕНЯТЬ ИМИДЖ; ГЕНДИРЕКТОР КРУПНЕЙШЕЙ ЛИЗИНГОВОЙ КОМПАНИИ РОССИИ О ТОМ, ПОЧЕМУ АВИАКОМПАНИИ ЧАСТО НЕ ПЛАТЯТ ЗА ЛИЗИНГ SSJ100 И ЧЕГО ЖДАТЬ ОТ МАКС-2019.....	26
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.08.27; СТРУКТУРА «РОСТЕХА» ПОДАЛА ИСК К BOEING НА \$225 МЛН; «АВИАКАПИТАЛ-СЕРВИС» ТРЕБУЕТ ВЕРНУТЬ ПРЕДОПЛАТУ ЗА 35 BOEING 737 МАХ И КОМПЕНСАЦИЮ УБЫТКОВ.....	34
РБК; КОНСТАНТИН НАГАЕВ; 2019.08.27; ДОЧЕРНЯЯ КОМПАНИЯ «РОСТЕХА» ПОДАЛА ИСК К BOEING ИЗ-ЗА ПОКУПКИ 737 МАХ; ДОЧЕРНЯЯ КОМПАНИЯ ГОСКОРПОРАЦИИ «РОСТЕХ» ЧЕРЕЗ СУД ПЫТАЕТСЯ РАСТОРГНУТЬ КОНТРАКТ НА ПОКУПКУ САМОЛЕТОВ BOEING 737 МАХ И ПОЛУЧИТЬ БОЛЕЕ \$110 МЛН КОМПЕНСАЦИЙ ОТ АМЕРИКАНСКОГО КОНЦЕРНА.....	35

КОММЕРСАНТЪ ПРИЛОЖЕНИЯ; АВИАСТРОЕНИЕ; АННА ГЕРОЕВА; 2019.08.27; ПО МАКСИМАЛЬНОЙ ШКАЛЕ; ЧТО НОВОГО ПРЕДСТАВИТ МИРОВОЙ АВИАПРОМ НА РОССИЙСКОМ АВИАСАЛОНЕ.....	35
КОММЕРСАНТЪ ПРИЛОЖЕНИЯ; АВИАСТРОЕНИЕ; АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ; 2019.08.27; «МЫ НА ПОРОГЕ ТРЕТЬЕЙ РЕВОЛЮЦИИ В АЭРОКОСМИЧЕСКОМ СЕКТОРЕ»; AIRBUS ПРОГНОЗИРУЕТ СПРОС В РОССИИ НА УРОВНЕ 1 ТЫС. САМОЛЕТОВ В БЛИЖАЙШИЕ 20 ЛЕТ	39
КОММЕРСАНТЪ ПРИЛОЖЕНИЯ; АВИАСТРОЕНИЕ; ОЛЬГА ИВАНОВА; 2019.08.27; «МЫ ГОРДИМСЯ ТЕМ, ЧТО ПРОРЫВ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ ПРОИСХОДИТ ПРИ ФИНАНСОВОЙ ПОДДЕРЖКЕ НОВИКОМБАНКА»; ОПОРНЫЙ БАНК «РОСТЕХА» АКТИВНО УЧАСТВУЕТ В РЕАЛИЗАЦИИ НАЦИОНАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ.....	40
КОММЕРСАНТЪ ПРИЛОЖЕНИЯ; АВИАСТРОЕНИЕ; АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ; 2019.08.27; «ОСНОВНОЙ АКЦЕНТ ДЕЛАЕТСЯ НА КОМПЛЕКСНЫЙ ПОДХОД К ОБСЛУЖИВАНИЮ»; «ВЕРТОЛЕТНАЯ СЕРВИСНАЯ КОМПАНИЯ» РЕАЛИЗУЕТ НОВУЮ СТРАТЕГИЮ ПОСЛЕПРОДАЖНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ВЕРТОЛЕТНОЙ ТЕХНИКИ	43
КОММЕРСАНТЪ ПРИЛОЖЕНИЯ; АВИАСТРОЕНИЕ; 2019.08.27; ФЛАГМАН ОТЕЧЕСТВЕННОГО ВЕРТОЛЕТОСТРОЕНИЯ; ВЕРТОЛЕТ МИ-171А2 — САМАЯ СОВРЕМЕННАЯ ГРАЖДАНСКАЯ МОДИФИКАЦИЯ ВСЕМИРНО ИЗВЕСТНОГО МИ-8	47
КОММЕРСАНТЪ ПРИЛОЖЕНИЯ; АВИАСТРОЕНИЕ; ДМИТРИЙ ШАПКИН; 2019.08.27; СИНХРОПТЕРЫ ПРОТИВ КОНВЕРТОПЛАНОВ; НА ПУТИ К СОЗДАНИЮ СКОРОСТНОГО ВЕРТОЛЕТА РОССИЯ ОПЕРЕЖАЕТ ДРУГИЕ АВИАДЕРЖАВЫ ПО КОЛИЧЕСТВУ ОРИГИНАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ.....	48
КОММЕРСАНТЪ ПРИЛОЖЕНИЯ; АВИАСТРОЕНИЕ; ДМИТРИЙ ШАПКИН; 2019.08.27; ТЯЖЕЛЫЙ ВЕРТОЛЕТ С КИТАЙСКИМ АКЦЕНТОМ; ДОЛГО ЛИ ЖДАТЬ НОВОГО РОССИЙСКО-КИТАЙСКОГО ТЯЖЕЛОГО ВЕРТОЛЕТА ANL .50 РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; КИРА КАМНЕВА, ОЛЬГА ТУМАНОВА; 2019.08.26; СТРАХОВАНИЕ АВИАРИСКОВ ТРЕБУЕТ ВЫСОКИХ КОМПЕТЕНЦИЙ; В БЛИЖАЙШИЕ ДВА ГОДА ВСЛЕД ЗА РОСТОМ ПЕРЕВОЗОК РЫНОК АВИАСТРАХОВАНИЯ ВЫРАСТЕТ НА 15-20 ПРОЦЕНТОВ	51
ИНТЕРФАКС; 2019.08.26; «АЭРОФЛОТ» ОЦЕНИЛ ГОДОВЫЕ ПОТЕРИ ОТ ПЕРЕДАЧИ S7 ДОПУСКА МОСКВА - ПАРИЖ В \$29 МЛН	56
ИНТЕРФАКС; 2019.08.26; АЭРОФЛОТ ПОКРЫЛ 40% ПОТЕРЬ ОТ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ ТРАНСАЭРО, ПЕРЕРАСПРЕДЕЛЕНИЕ ДОПУСКОВ ВЫЗЫВАЕТ ВОПРОСЫ - СЕО	57
ИНТЕРФАКС; 2019.08.26; АЭРОФЛОТ ДОЛЖЕН ПОСТЕПЕННО УХОДИТЬ ОТ «ПЛОСКИХ» ТАРИФОВ, ЭТО НЕРЫНОЧНАЯ МЕРА - СЕО	58
РБК; НАТАЛИЯ АНИСИМОВА; 2019.08.26; ГЛАВА «АЭРОФЛОТА» ВПЕРВЫЕ СООБЩИЛ О ПЛАНАХ ПРО «ПОБЕДЫ»; ПО СЛОВАМ САВЕЛЬЕВА, «АЭРОФЛОТ» ОБСУЖДАЕТ РАЗМЕЩЕНИЕ ДО 25% КАПИТАЛА «ПОБЕДЫ». ВОПРОС О ВЫВОДЕ КОМПАНИИ НА БИРЖУ БЫЛ ОЗВУЧЕН В НАЧАЛЕ 2019 ГОДА	59
ИНТЕРФАКС; 2019.08.26; ИНТЕРВЬЮ: Я БЫ СТАВИЛ ВОПРОС НЕ О ПРИВАТИЗАЦИИ «ПОБЕДЫ», А О ТОМ, ПОЧЕМУ НЕТ БОЛЬШЕ ЛОУКОСТЕРОВ В СТРАНЕ - САВЕЛЬЕВ	59
ИНТЕРФАКС; 2019.08.26; «ПОБЕДА» МОЖЕТ ПЕРЕВЕСТИ ЧАСТЬ РЕЙСОВ В «ШЕРЕМЕТЬЕВО» ПОСЛЕ СТРОИТЕЛЬСТВА 7-ГО ТЕРМИНАЛА - САВЕЛЬЕВ ТАСС; 2019.08.26; «ПОБЕДА» ОЖИДАЕТ НАЧАЛА ПОСТАВОК BOEING 737 MAX 8 НЕ РАНЬШЕ ВЕСНЫ 2020 ГОДА.....	65

ИНТЕРФАКС; 2019.08.26; МАЙСКАЯ ТРАГЕДИЯ С SSJ-100 НЕ ПОВЛИЯЛА НА ИНТЕРЕС К САМОЛЕТУ, ПРОРАБАТЫВАЮТСЯ НОВЫЕ КОНТРАКТЫ - МАНТУРОВ.....	66
ИНТЕРФАКС; 2019.08.26; СОВЕТНИК ГЛАВЫ ОАК ОБВИНИЛ АЭРОФЛОТ В ДИСКРЕДИТАЦИИ SSJ-100 ПОСЛЕ МАЙСКОЙ ТРАГЕДИИ В ШЕРЕМЕТЬЕВО .	66
ИНТЕРФАКС; 2019.08.26; ОАК МОЖЕТ ПЕРЕЙТИ НА КОНТРАКТЫ С ПОЛНЫМ ТЕХСОПРОВОЖДЕНИЕМ САМОЛЕТОВ И ПРЕДОСТАВЛЕНИЕМ ЭКИПАЖА - МАНТУРОВ.....	67
ИНТЕРФАКС; 2019.08.26; «ЖУКОВСКИЙ» УСТАНОВИТ НОВОЕ ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ОТПУГИВАНИЯ ПТИЦ	67
ИНТЕРФАКС; 2019.08.26; БАШКИРИЯ НАМЕРЕНА В 2020Г ВЫДЕЛИТЬ НА ПОДДЕРЖКУ РЕЙСОВ ЮТЭЙР БОЛЕЕ 180 МЛН РУБ.....	68
ИНТЕРФАКС; 2019.08.26; ЮТЭЙР ПОЛУЧИЛА КОНТРАКТ ДО 2023Г НА ДОСТАВКУ ПЕРСОНАЛА РОСНЕФТИ В ИГАРКУ ЗА 4,2 МЛРД РУБ.	68
ИНТЕРФАКС; 2019.08.26; ЮТЭЙР ОТКРЫЛА В АЭРОПОРТУ УФЫ СЕРВИСНЫЙ ЦЕНТР ДЛЯ БЛИЖНЕМАГИСТРАЛЬНЫХ САМОЛЕТОВ	69
ИНТЕРФАКС; 2019.08.26; АВИАКОМПАНИЯМ РФ И ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ В БЛИЖАЙШИЕ 20 ЛЕТ ПОТРЕБУЕТСЯ 1,28 ТЫС. САМОЛЕТОВ - ВОЕING	70
РИА НОВОСТИ; 2019.08.2019; ВОЕING ПЛАНИРУЕТ ВЕРНУТЬ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ 737 МАХ ДО КОНЦА ГОДА.....	70
ТАСС; СВЕТЛАНА ЛАТЫНИНА; 2019.08.26; «НЕ ОТКАЖУСЬ ОТ НЕБА».	
БОРТПРОВОДНИК «АНГАРЫ» РАССКАЗАЛА, КАК СПАСЛА 43 ПАССАЖИРА	71
ТАСС; 2019.08.27; МНЕНИЕ ЖИТЕЛЕЙ САРАТОВА УЧТУТ ПРИ ВЫБОРЕ ПРОЕКТА ЗАСТРОЙКИ ТЕРРИТОРИИ СТАРОГО АЭРОПОРТА	72

ПУБЛИКАЦИИ

ТАСС; 2019.08.26; ФСК ЭЭС ИНВЕСТИРУЕТ 1,6 МЛРД РУБЛЕЙ В РОСТ ГРУЗОПОТОКА К ПОРТАМ ЮГА РОССИИ

ФСК ЭЭС (входит в «Россети») инвестирует 1,6 млрд рублей в рамках реализации проекта по расширению пропускной способности железнодорожных магистралей к портам юга России до ежегодного объема в 130 млн тонн грузов к 2025 году. Об этом говорится в сообщении сетевой компании.

ФСК отмечает, что в рамках этой работы в 2019 году введут в работу заходы воздушных линий 220 кВ «Вышестеблиевская - Бужора» и 220 кВ «Бужора - НПС-8» на три тяговые подстанции РЖД - «Гостагаевская», «Киевская» и «Чекон».

Ранее ФСК реконструировала подстанцию 220 кВ «Вышестеблиевская», повысив установленную автотрансформаторную мощность до 375 МВА. «Проект создал условия для развития региона, в том числе непосредственно морских портов «Тамань», «Темрюк» и «Кавказ», интегрированных в международный транспортный коридор «Север - Юг», - говорится в сообщении ФСК.

Дополнительные мощности нужны для обеспечения электроэнергией возрастающих перевозок грузов по железной дороге в ходе развития инфраструктуры к портам Азово-Черноморского бассейна. Проект предусматривает работы по электрификации 124 км линий Таманского полуострова. Также будут построены три тяговых подстанции «Киевская», «Гостагаевская» и «Чекон» высшим напряжением 220 кВ, обеспечивающих электроснабжение тяги поездов по системе переменного тока.

Как ранее сообщали в пресс-службе Северо-Кавказской железной дороги (филиал РЖД), реализация инвестиционных проектов холдинга по развитию подходов к портам Азово-Черноморского побережья позволит снять дефицит пропускной способности по направлению к портам Юга России, обеспечив перевозку грузов в объеме, который, по оценкам Института экономики и развития транспорта (дочерний институт РЖД), может достигнуть к 2025 году порядка 130 млн тонн.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/924877>

ТАСС; 2019.08.26; КАМЧАТСКУЮ РЫБУ ПРОВЕДУТ ПО СЕВМОРПУТИ

Дальневосточная рыбопродукция будет впервые доставлена из Петропавловск-Камчатского в Санкт-Петербург лихтеровозом «Севморпуть», сообщила в понедельник пресс-служба правительства Камчатского края.

«Лихтеровоз доставит по Северному морскому пути в Санкт-Петербург продукцию камчатских рыбопромышленников», - говорится в сообщении. Единственное в мире грузовое судно на атомном ходу сейчас пришвартовано у причала терминала «Сероглазка» Петропавловск-Камчатского. Всего будет загружено порядка пяти тысяч тонн замороженной рыбы, филе, икры и др. в 200 рефрижераторных контейнеров. Путь до Санкт-Петербурга займет около трех недель.

Как отметил в сообщении губернатор Камчатского края Владимир Илюхин, тестовый рейс лихтеровоза дает надежду, что разовые поставки станут регулярными. «Мы уже несколько лет говорим об использовании Северного морского пути для перевалки грузов в страны Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР). Заход лихтеровоза «Севморпуть» подтверждает, что от слов мы перешли к делу, порт Петропавловск-Камчатский становится одной из оконечностей Севморпути», - подчеркнул он.

Северный морской путь - судоходный маршрут, главная морская коммуникация в российской Арктике. Проходит вдоль северных берегов России по морям Северного

Ледовитого океана. СМП соединяет европейские и дальневосточные порты России, а также устья судоходных сибирских рек в единую транспортную систему. Длина пути составляет 5600 км от пролива Карские Ворота до бухты Провидения. В соответствии с майским указом президента РФ и соответствующим постановлением правительства грузопоток по Северному морскому пути к 2024 году должен возрасти до 80 млн тонн.

Атомный «Севморпуть» - единственное в России ледокольно-транспортное судно с ядерной энергетической установкой - было построено на Керченском судостроительном заводе «Залив» имени Б.Е. Бутомы в 1982-1988 годах.

РИА НОВОСТИ; 2019.08.26; ПОЗИЦИЯ НОРВЕГИИ ПО СЕВМОРПУТИ НЕ ПОВЛИЯЕТ НА ПЛАНЫ РОССИИ, СЧИТАЕТ ЭКСПЕРТ

Нежелание Норвегии участвовать в создании инфраструктуры Северного морского пути не повлияет на освоение и развитие акватории, поскольку изначально не было договоренностей об участии этой страны в процессе, прокомментировал РИА Новости транспортный эксперт, гендиректор исследовательского агентства Infranews Алексей Безбородов.

Газета «Известия» в понедельник со ссылкой на министра иностранных дел Норвегии Инне Мари Эриксон Серейде сообщила, что Осло выражает сомнение в экономической целесообразности Северного морского пути (СМП) и проведет проверку его соответствия экологическим стандартам, а также что Норвегия не рассматривала возможность предоставить порты Шпицбергена для использования их в рамках СМП.

«Заявление выглядит странным на фоне того, что в вопросах развития Севморпути не было расчетов на Норвегию, не было договоренностей с этой страной в части освоения маршрута и развития инфраструктуры, потому оно (заявление - ред.) на планы РФ в Арктике и в целом подготовку маршрута для судоходства не влияет», - сказал Безбородов. Также эксперт выразил сомнение, что Норвегия сможет провести экологическую экспертизу СМП, поскольку в части вод и портов РФ она не имеет на это права.

<https://ria.ru/20190826/1557902998.html>

ТАСС; 2019.08.27; ДВА ПЕТЕРБУРГСКИХ ВОКЗАЛА ОБСУЖДАЮТСЯ ДЛЯ ПРИБЫТИЯ ПОЕЗДОВ ВСМ «МОСКВА - ПЕТЕРБУРГ»

Власти Санкт-Петербурга обсуждают с компанией «Российские железные дороги» (РЖД) два варианта вокзалов, куда будут приходить поезда высокоскоростной магистрали (ВСМ) «Москва - Санкт-Петербург». Об этом сообщил вице-губернатор города Евгений Елин, выступая на рабочем совещании по проекту закона о бюджете города на 2020-2022 годы.

«С РЖД рассматриваем, куда лучше приходить, на Московский вокзал или на Витебский», - сказал он.

Московский вокзал - пассажирский терминал железнодорожной станции «Санкт-Петербург-Главный», расположен по адресу Невский пр., 85. Здание вокзала и Конторский корпус Николаевской железной дороги являются объектами культурного наследия народов России и охраняются государством. Витебский вокзал расположен на Загородном проспекте, 52, он является первым вокзалом в России.

В середине апреля стало известно, что президент РФ **Владимир Путин** поддержал начало проектирования ВСМ «Москва - Санкт-Петербург». **Минтранс** планирует предварительно определить стоимость проекта в августе 2019 года. РЖД уже осенью могут приступить к проектированию. Позднее вице-премьер **Максим Акимов** отмечал, что проект ВСМ «Москва - Казань» не закрыт, обсуждаются сроки его реализации и очередность относительно проекта дороги до Санкт-Петербурга. Предварительно строительство ВСМ «Москва - Санкт-Петербург» оценено в 1,5 трлн рублей, сообщал **Акимов** в июне.

<https://tass.ru/ekonomika/6801307>

ТАСС; 2019.08.26; ДОЛЯ АВИАРЕЙСОВ В ОБХОД МОСКВЫ В АЭРОПОРТУ УФЫ ДОСТИГЛА БОЛЕЕ 50%

Аэропорт Уфы достиг показателя в более чем 50% авиационных рейсов, выполняемых в обход Москвы. Об этом в понедельник сообщил генеральный директор уфимского аэропорта Александр Андреев.

«[Мы] уже достигли поставленного президентом нашей страны Владимиром Владимировичем Путиным показателя в более чем 50% рейсов, выполняемых в обход московского авиаузла. И мы достигли этого, в основном, благодаря партнерству с авиакомпанией «Ютэйр», - сказал он на открытии центра техобслуживания и ремонта воздушных судов авиакомпании.

Согласно Комплексному плану модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года, доля региональных авиационных перевозок в обход Москвы к 2024 году составит 51,35% от общего количества внутренних перелетов.

Федеральный проект «Развитие региональных аэропортов и маршрутов» является частью этого плана, который как и 12 **нацпроектов**, принят во исполнение майского указа президента 2018 года. В соответствии с ним, до половины всех внутрироссийских рейсов к 2024 году должны выполняться без пересадок в Москве. Для этого планируется реконструировать инфраструктуру всех региональных аэропортов и расширить сеть межрегиональных регулярных авиамаршрутов. На эти цели до 2024 года планируется направить 267,5 млрд рублей.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/925565>

ТАСС; 2019.08.26; В ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ РАССКАЗАЛИ О ЧАСТЫХ ОШИБКАХ ДОРОЖНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ

Неправильная расстановка дорожных знаков и выступающие над проезжей частью крышки люков колодцев - основные замечания к дорожным строителям в Иркутской области, отмечается в сообщении на сайте правительства региона. Перед приемом объектов недостатки устранят.

Министерство строительства, дорожного хозяйства Иркутской области совместно ФКУ «Прибайкалье» проверило выполняемые в регионе работы в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». Уже обследовано более 40 объектов: 20 объектов в Иркутске, восемь - в Шелехове, проверено четыре объекта в Ангарском городском округе, два - в Усолье-Сибирском и семь объектов на региональных и межмуниципальных дорогах.

Как отметил в сообщении **заместитель министра** строительства, дорожного хозяйства региона Евгений Липатов, среди основных замечаний, на которые указано подрядным организациям, неправильная расстановка дорожных знаков, выступающие над проезжей частью крышки люков колодцев, некачественная укладка асфальтобетонной смеси, наличие сколов на бортовых камнях, нарушения в организации движения при ремонте дорожного полотна. «Все выявленные в ходе проверки объектов недостатки устраняются, и прием объектов производится только после положительного заключения о качестве выполненных работ», - добавил он.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/923107>

ТАСС; 2019.08.26; В КБР К КОНЦУ ГОДА ПЛАНИРУЮТ ПОСТРОИТЬ ПРОТИВОЛАВИННУЮ ГАЛЕРЕЮ К ЛАГЕРЮ «ДЖАНТУГАН»

Строительство противолавинной галереи к альпинистскому лагерю «Джантуган» планируется в Кабардино-Балкарии (КБР) в рамках соглашения с Минкавказом РФ, сообщили в понедельник ТАСС в правительстве региона. Строительство должно завершиться в декабре 2019 года.

«В рамках соглашения с Минкавказом РФ выделены средства из федерального бюджета на строительство противоловинной галереи на подъезде от автодороги Прохладный-Эльбрус к альплагерю «Джантуган» протяженностью 94,8 погонных метра. Общая стоимость строительства 128,7 млн рублей, из них федеральных средств - 119,6 млн рублей», - сказали в правительстве.

Кроме того, в республике в 2019 году планируется проведение дорожных работ на участках протяженностью 63,67 км, в том числе построить 0,829 км, реконструировать 16,15 км, капитально отремонтировать 18,991 км и отремонтировать 27,7 км автодорог. «Планируемое финансирование в 2019 году в рамках реализации национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» составляет 1,3 млрд. рублей, в том числе из федерального бюджета - 479,7 млн рублей, республиканского бюджета - 865,1 млн рублей», - сообщили в правительстве КБР.

Также из средств целевого дорожного фонда субъекта предоставлены субсидии муниципальным образованиям в размере 274,9 млн рублей для улучшения состояния дорог общего пользования местного значения. При этом, как отмечается, 224,9 млн рублей будут направлены на ремонт участков автодорог местного значения общей протяженностью 27,3 км и 50 млн рублей на ликвидацию ямочности асфальтобетонного покрытия.

Протяженность автомобильных дорог общего пользования в Кабардино-Балкарской Республике составляет 9 341,2 км, в том числе федерального значения 379 км, регионального - 2 940,826 км, муниципального - 6 020 км.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/927219>

ТАСС; 2019.08.26; МУРМАНСКИЕ ВЛАСТИ РАССЧИТЫВАЮТ В 2020 ГОДУ ПОЛУЧИТЬ ЕЩЕ 300 МЛН РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ

Власти Мурманской области рассчитывают дополнительно получить из федерального бюджета 300 млн рублей к запланированным по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** 540 млн рублей, сообщила в понедельник заместитель губернатора области Ольга Кузнецова на совещании в правительстве области. Таким образом, ожидается, что финансирование будет увеличено более чем в полтора раза.

«Если мы исполним наши обязательства, до 1 сентября отремонтируем все объекты в рамках **нацпроекта** в 2019 году, предполагается выделение дополнительных средств Мурманской области в размере 300 млн рублей. [Правительством РФ] будут распределены дополнительные средства экономии, и с части регионов средства будут сняты, это те регионы, которые вообще еще не приступали на некоторых объектах к работам. [Их средства] будут перераспределены в пользу тех регионов, которые исполнили свои обязательства», - сказала Кузнецова.

Как пояснили ТАСС в пресс-службе регионального правительства, на 2020 год по **нацпроекту** региону выделят 540 млн рублей из федерального бюджета на ремонт дорог агломерации Мурманска. В 2019 году объем финансирования составил 872 млн рублей.

Кузнецова отметила, что в регионе практически завершены ремонтные работы, запланированные на 2019 год. «Мы завершаем реализацию в 2019 году мероприятий **нацпроекта**, осталось 6 дней, чтобы завершить все работы. Из 14 региональных объектов 9 объектов полностью завершены, на остальных ведутся завершающие работы, которые касаются обустройства обочин, нанесения разметки», - пояснила заместитель губернатора.

Будущие проекты

В ближайшие годы за счет **нацпроекта** власти намерены реконструировать дорогу к селу Териберка. «Предполагается ремонт 40 км, проектная документация готова. Это единственный способ избежать заносов, которые происходят в весенний и зимний период, приводят к закрытию дороги. Вместе с проектировщиком мы ездили в **Росавтодор** на

защиту проектных решений, проект сложный, там большие перепады высот, большое поднятие дорожного полотна. Все проектные решения приняты, согласованы **Росавтодором**. Общая стоимость проекта - 782 млн рублей», - добавила Кузнецова.

Врио губернатора Мурманской области Андрей Чибис призвал сотрудников администрации «заблаговременно подготовиться к реализации проекта в 2020-м и последующих годах». «Необходимо в самый короткий срок, до 20 сентября, составить перечень дорог для проведения ремонтных работ в 2020 году. Здесь максимально надо задействовать инструментарий портала «Наш Север». В рамках общественного обсуждения, во взаимодействии с муниципалитетами подготовим этот перечень и заблаговременно определим средства для того, чтобы было понимание, как и какие участки будут делаться», - сказал Чибис.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/925313>

ТАСС; 2019.08.26; ЧИСЛО УЧАСТКОВ ДОРОГ С ФИКСАЦИЕЙ СРЕДНЕЙ СКОРОСТИ ДВИЖЕНИЯ УВЕЛИЧАТ ВДВОЕ В ПОДМОСКОВЬЕ

Власти Московской области планируют увеличить почти в два раза количество участков дорог, где функционируют комплексы определения средней скорости движения транспорта, фиксация средней скорости заработает на еще десяти дорожных участках уже в этом году. Об этом журналистам сообщил в понедельник **министр транспорта и дорожной инфраструктуры Алексей Гержик**.

«У нас на сегодняшний момент в качестве мер, предусматривающих повышение безопасности дорожного движения в области, работают различные комплексы фото- и видеофиксации. Мы на сегодняшний день переходим от фото- и видеофиксации нарушений к еще одному важному параметру - фиксации нарушений средней скорости. На самом деле мы планируем, что уже введя в эксплуатацию одиннадцать рубежей [участков], в ближайшее время введем еще десять», - сказал Гержик.

Как пояснили ТАСС в пресс-службе Министерства транспорта и дорожной инфраструктуры Подмосковья, фиксация средней скорости заработает на участках трасс М-3 «Украина», М-2 «Крым», М-7 «Волга», М-8 «Холмогоры», А-107 «ММК» и на Волоколамском шоссе. Ожидается, что снижение аварийности на участках составит не менее 50%. Работы будут проведены в текущем году.

«При выборе места перенастройки камер учитывалось также отсутствие участков, на которых меняется скоростной режим и отсутствие пересечения в одном уровне регулируемых и нерегулируемых перекрестков в одном уровне, и наличие наземных пешеходных переходов и светофоров», - уточнили в пресс-службе.

Ранее нарушение разрешенной скорости на трассах камеры фиксировали в конкретной точке, где они расположены. Измерение средней скорости позволяет определить, превышал ли скорость водитель на целом участке дороги.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/927823>

ТАСС; 2019.08.26; ВЛАСТИ: ДОРОЖНЫЙ ФОНД САХАЛИНСКОЙ ОБЛАСТИ УВЕЛИЧЕН НА 60%

Средства Дорожного фонда Сахалинской области в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автодороги**» увеличены на 60%. Об этом в понедельник сообщили ТАСС в пресс-службе правительства региона.

«Дорожный фонд региона увеличили на 60%», - сообщил собеседник агентства. С учетом увеличения сумма средств фонда составляет 17 млрд рублей.

Дорожный фонд был увеличен по предложению временно исполняющего обязанности губернатора Сахалинской области Валерия Лимаренко. Средства фонда используются на проектирование, строительство, реконструкцию и ремонт дорог, выполнение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в сфере дорожного хозяйства,

обеспечение деятельности профильных государственных учреждений, предоставление субсидий местным бюджетам.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/922231>

КОММЕРСАНТЪ; ХАЛИЛЬ АМИНОВ; 2019.08.27; ПОРТФЕЛЬ-СИТИ; В ДЕЛОВОЙ ЦЕНТРЕ МОСКВЫ ПЕРЕЕДУТ ПОЧТИ ВСЕ МИНИСТЕРСТВА

«Москва-Сити», создававшийся в свое время как деловой центр, окончательно превращается в правительственный кластер. Вслед за Минэкономки, Минпромторгом и Минкомсвязи туда собираются переехать еще 14 министерств за исключением силового блока и МИДа. Дислокация в одном месте большинства федеральных чиновников позволит оптимизировать эксплуатационные расходы, уверены в правительстве. Осталось решить проблему с нехваткой требуемых для переезда площадей.

В начале лета этого года глава Минэкономки Максим Орешкин заявил, что «практически все министерства российского правительства могут переехать в «Москва-Сити»». 27 августа запланировано первое совещание по этому вопросу господина Орешкина (курирует процесс переезда) с представителями министерств и подведомственных структур, сообщил “Ъ” один из федеральных чиновников. По его словам, речь идет о поиске новых площадей в деловом центре для практически всех министерств за исключением МВД, Минобороны, МЧС, МИДа и Росархива. В общей сложности планируется перевести сотрудников 14 министерств и их структурные подразделения. В пресс-службе Минэкономки не ответили на запрос “Ъ”.

Смена дислокаций чиновников началась с переезда весной 2019 года в «Москва-Сити» Минэкономки, Минпромторга, Минкомсвязи, Росстандарта, Росимущества и Ростуризма. Для этих целей еще в 2017 году выкуплено почти 75 тыс. кв. м в «IQ квартале» у «Галс-девелопмент». Агентом выступал «Дом.РФ», занявший на долговом рынке около 35 млрд руб.: эта сумма должна быть возвращена за счет продажи старой недвижимости министерств. «Дом.РФ» уже получил полномочия агента по продаже этих объектов. По такой же схеме планируется структурировать сделку по переезду остальных министерств, говорит источник “Ъ”. В «Дом.РФ» не стали комментировать этот вопрос.

Создание единого правительственного комплекса — один из современных трендов в мировой практике по организации работы органов власти, считает генеральный директор РАСК Николай Алексеенко. «Логично, что власти продолжают реализацию стратегии по оптимизации затрат на содержание помещений», — говорит он. Другой источник “Ъ” отмечает, что «проект должен быть масштабирован и продолжен». Он добавляет, что концентрация в «Москва-Сити» всех министерств позволит снизить транспортную нагрузку на центральных улицах Москвы, где сейчас располагаются их здания.

По словам источника “Ъ”, сейчас общая площадь зданий в различных частях Москвы, где расположены 14 министерств, составляет около 600 тыс. кв. м. В «Москва-Сити» им понадобится от 350 тыс. до 400 тыс. кв. м, добавляет он. По его словам, оптимизация произойдет за счет создания опен-спейсов, а сокращение площадей снизит расходы на их содержание. Сокращение коэффициента площадей на сотрудника прямо влияет на затраты на эксплуатацию, соглашается **директор департамента консалтинга и аналитики Knight Frank** Ольга Широкова.

В нынешних зданиях министерств высокий коэффициент потерь полезных площадей — до 30–35%, в современных офисах — не более 10–14%, добавляет гендиректор CBRE Владимир Пинаев. На обслуживании современных офисов можно сэкономить от 10–15% от текущих затрат, считает **директор департамента оценки НАО «Евроэксперт»** Анна Шлапакова.

Минэкономки должно найти вариант переезда — либо покупка в строящихся башнях в «Москва-Сити», либо строительство с нуля небоскребов, предложить его на утверждение премьер-министру. Всего в «Москва-Сити» сейчас предлагается в аренду 110 тыс. кв. м,

уточняет партнер Cushman & Wakefield Юлия **Токарева**. По данным господина Пинаева, в целом по деловому центру свободны 13,7% офисных площадей. Анна Шлапакова говорит о 9–11,5%.

В «Москва-Сити» и в ближайшем окружении строится 488 тыс. кв. м — это 42% от текущего предложения, отмечают в CBRE. Среди крупных объектов — комплекс на 20-м участке (офисная площадь 78,8 тыс. кв. м, девелопер — Solvers Estate), объект на 15-м участке (192 тыс. кв. м; «Гранд Сити»), башня City One (120 тыс. кв. м; MR Group).

<https://www.kommersant.ru/doc/4073093>

МОСКВА ОНЛАЙН; ОЛЬГА ГИТУЛЯР; 2019.08.26; РЕКТОР АЛЕКСАНДР КЛИМОВ ОТВЕТИТ НА ВОПРОСЫ ЮНЫХ ЖУРНАЛИСТОВ

Он выступит в детском пресс-центре на форуме «Город образования».

Зачем школьнику профильное образование, какие самые популярные профессии на транспорте и каким должен быть современный выпускник – на эти и другие вопросы школьной прессы ответит ректор **Российского университета транспорта Александр Климов** во время московского международного форума «Город образования». Об этом сообщает пресс-служба вуза.

Ток-шоу «Профильное образование – требование времени» пройдет в пятницу, 30 августа, в 11.00 в детском пресс-центре форума «Город образования». Юные журналисты узнают, как правильно выбрать профессию и вуз, а также какими качествами должен обладать современный ректор университета. Школьные журналисты подготовили специальное досье на ректора ведущего транспортного вуза страны и презентуют его на ток-шоу.

В пресс-центре форума отметили, что на мероприятие, которое пройдет в течение нескольких дней, зарегистрировалось около 300 школьных СМИ.

Мэр Москвы Сергей Собянин пригласил жителей столицы принять участие в образовательном форуме «Город образования», который пройдет на ВДНХ с 29 августа по 1 сентября. Об этом он написал на своей странице «ВКонтакте».

«С 29 августа по 1 сентября на ВДНХ пройдет крупнейший в мире образовательный форум «Город образования». Там будет интересно ученым и бизнесменам, учителям и родителям, школьникам и студентам. Можно бесплатно зарегистрироваться и прийти на любую площадку. Родителям расскажут, как лучше выбрать школу и общаться с классным руководителем. Для учителей пройдут дискуссии и мастер-классы, в том числе по работе в «Московской электронной школе». Детей ждут квесты и нестандартные задачи. Думаю, каждый найдет что-то для себя», - написал мэр.

В 2018 году Московский международный форум «Город образования» посетили более 133 тысяч человек. Эксперты ожидают, что в этом году его популярность значительно возрастет.

https://www.molnet.ru/mos/ru/science/o_697751

ИНТЕРФАКС; 2019.08.26; РФ СОБИРАЕТСЯ ПОСТАВЛЯТЬ В КИТАЙ РЖАНУЮ МУКУ, ПШЕННУЮ И МАННУЮ КРУПЫ

Россия ищет новые возможности для расширения торговли с Китаем продукцией агропромышленного комплекса. К поставкам пшеницы, ячменя, шрота и некоторых других видов продукции могут добавиться ржаная мука, гороховая, пшенная и манная крупы. Это следует из проекта поручений правительства, которые подготовил Минтруд по итогам совещания в Алтайском крае. «Интерфакс» ознакомился с документом.

Проект предусматривает поручение Минэкономразвития совместно с Минсельхозом и Минпромторгом проработать вопрос о внесении ржаной муки, гороховой крупы, пшена и манки в перечень продукции, разрешённой к ввозу в Китай.

Кроме того, на эти ведомства может быть возложена задача по расширению перечня предприятий, имеющих право на поставки в Китай овса и продуктов его переработки.

Предусмотрены и поручения по открытию китайского рынка для экспорта российской мясной продукции.

Датой выполнения этого поручения предлагается установить 1 декабря 2019 года.

Минсельхозу вместе с Минтрансом и РЖД также предлагается рассмотреть возможность распространения субсидий на перевозку по железной дороге зерновых (пшеница и ячмень) и масличных культур. Для этого необходимо будет внести изменения в постановление правительства «О предоставлении субсидий из федерального бюджета российским организациям на компенсацию части затрат на транспортировку сельскохозяйственной и продовольственной продукции наземным, в том числе железнодорожным, транспортом».

Проект также предусматривает поручение Минсельхозу рассмотреть возможность возмещения части прямых затрат на создание и (или) модернизацию мощностей по переработке маслосемян в рамках федерального проекта «Экспорт продукции АПК».

ВЕСТИ; КОЛЬЦЕВАЯ КОМПОЗИЦИЯ. СПЕЦИАЛЬНЫЙ РЕПОРТАЖ АРТУРА ХОДЫРЕВА

Строители третьего участка ЦКАД соединили пролеты моста через Канал имени Москвы. Испытания конструкции на прочность запланированы на конец ноября, к этому времени большую часть работ на объекте планируется завершить. В Минтрансе отмечают - строительство ЦКАД идет хорошими темпами. В 2021 году магистраль планируется закончить полностью, на некоторых участках движение запустят еще раньше.

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/808691/cid/3201/>

ТАСС; 2019.08.26; СТРОИТЕЛЬСТВО ЮЖНОГО ОБХОДА В НОВОРОССИЙСКЕ НАЧНУТ В 2020 ГОДУ

Строительство первого этапа объездной дороги «Южный обход», которая освободит центр Новороссийска от пробок, начнется в 2020 году. Об этом написал в своем аккаунте в Instagram глава города Игорь Дяченко.

«Сейчас проект первого этапа на участке от улицы Дзержинского до улицы Шоссейной находится в государственной экспертизе. Начало его реализации - следующий год. Строительство рассчитано на три года. Проектировать второй этап - на участке от улицы Шоссейной до улицы Осоавиахима будем в следующем году», - написал Дяченко.

Он добавил, что компания «Росавтодор» в этом году начнет строительство первых трех километров дороги Цемдолина - Портовая.

Разговоры о строительстве Южного обхода ведутся уже несколько лет. Заказчиком на разработку проекта выступит администрация Новороссийска. Планируется, что объездная дорога пройдет от улицы Хворостянского через 5-ю Бригаду и кладбище Кабахана до Владимировки. Дополнительные съезды обустроят в районе улицы Тобольской и в районе развязки в 13-м микрорайоне.

<https://tass.ru/v-strane/6799707>

ТАСС; 2019.08.26; ПУТИ НА ДВУХ СТАНЦИЯХ ПЕТЕРБУРГСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА ОТРЕМОНТИРУЮТ ЗА 142 МЛН РУБЛЕЙ

«Строительная компания «Северный путь» займется капитальным ремонтом верхнего строения пути на станциях «Горьковская» Фрунзенско-Приморской линии и «Академическая» Кировско-Выборгской линии Петербургского метрополитена. Петербургская компания победила в конкурсе, снизив начальную стоимость контракта 155,1 до 142 млн рублей, следует из материалов на сайте госзакупок.

«Принятие решения о подведении итогов открытого конкурса <...> на выполнение работ по капитальному ремонту верхнего строения пути с заменой шпал-коротышей на железобетонные опоры на главных станционных путях станций «Горьковская» и

«Академическая». <...> Заключить договор с ООО «СК «Северный путь» по цене 142 млн рублей», - говорится в протоколе заседания конкурсной комиссии.

Заявки на участие в конкурсе подали две компании. Организация «Сфера-строй» снизила начальную цену лота с 155,1 до 145,4 млн рублей, «Строительная компания «Северный путь» предложила за свои услуги 142 млн рублей.

Работы по восстановлению верхнего строения пути будут выполняться в ночное время после окончания движения электропоездов и снятия напряжения с контактного рельса. Подрядчику предстоит завершить работы до 29 октября 2021 года.

<https://tass.ru/ekonomika/6799734>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; АНДРЕЙ ПРАХ, ДМИТРИЙ АСТАХОВ, РОМАН КРЯЖЕВ; 2019.08.27; ВОДИТЕЛЯМ ПОКАЖУТ ДОРОГУ К КАМЕРЕ; НА ПОДМОСКОВНЫХ ТРАССАХ ПОЯВЯТСЯ 500 ТАБЛИЧЕК, ПРЕДУПРЕЖДАЮЩИХ О МОБИЛЬНЫХ ЗАСАДАХ

Московская область стала одним из первых регионов, где водителей начали предупреждать о приближении к камерам-треногам с помощью новых информационных указателей. До сих пор табличками обозначались здесь только стационарные камеры. В течение трех месяцев на дорогах Подмосковья появится 500 новых указателей. Другие субъекты федерации новую практику брать на вооружение пока не спешат.

На подмосковных дорогах начали появляться новые информационные щиты с надписью «Внимание!!! Передвижные комплексы» на желтом фоне. До конца осени их поставят на каждом отрезке трасс, где используются мобильные камеры, рассказали в региональном **минтрансе**. Сегодня в области работает 200 передвижных камер (на базе микроавтобусов и на треногах), места их дислокации меняются ежемесячно. В общей сложности будет установлено 500 новых знаков, которые обозначат возможные зоны использования комплексов.

Указатели будут ставить заблаговременно, до мест дислокации камер, чтобы водители заранее успели перестроиться»,— отметили в **минтрансе**.

Действующие ПДД, напомним, допускают применение информационных табличек 8.23 «Фотовидеофиксация». Они не обязательны, но регионы их активно используют для обозначения стационарных комплексов, установленных на столбах или Г-образных опорах. Передвижные камеры до сих пор никак не обозначались, что нередко вызывает негодование автомобилистов: многие считают, что мобильные треноги ставятся таким образом, чтобы их не было видно заранее, а владельцы приборов могли заработать на штрафах. Это порой приводит к дорожным конфликтам: известны случаи, когда треноги ломали, а на операторов нападали. В июне текущего года во время заседания Госсовета по безопасности движения президент **Владимир Путин** призвал не скрывать места установки камер и «не прятать» комплексы. Власти Москвы и области оперативно опубликовали в сети места дислокации всех региональных камер, в августе ГИБДД России раскрыла адреса всех 16 тыс. камер уже во всех регионах.

«Установка стационарных знаков перед зонами возможного использования передвижных комплексов должна повысить безопасность движения даже при отсутствии комплекса, поскольку увеличивает внимание водителей к соблюдению ПДД,— считает эксперт по системам фотовидеофиксации Григорий Шухман.— Это также позволит выявить недобросовестных операторов передвижных комплексов, если они будут дежурить в несогласованных с ГИБДД местах». Координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов инициативу подмосковных властей поддержал, но реализацию ее назвал «сомнительной». «Использовать стационарные, вкопанные в землю, указатели для этой задачи довольно странно,— считает он.— Лучше использовать мобильные дорожные знаки, которые ставятся за 200–500 м перед конкретной треногой. Причем это должно

быть обязанностью оператора перед началом смены. Если это не сделано, то все вынесенные штрафы в зоне контроля должны отменяться».

В регионах по-разному восприняли инициативу Московской области. Вице-губернатор Тамбовской области Арсен Габуев пояснил “Ъ”, что аналогичная практика используется в регионе уже около месяца. «Это недавняя рекомендация. Считаем, что камеры должны в первую очередь предупреждать нарушения и снижать скоростной режим, а не собирать штрафы», — говорит чиновник. В администрации Липецкой области заявили “Ъ”, что пока не планируют обозначать мобильные камеры знаками. В Центре дорожного движения Пермского края отметили, что по ГОСТу перед переносными камерами не обязательно ставить табличку: «камера меняет положение по несколько раз в день». В министерстве транспорта и автомобильных дорог Нижегородской области также не планируют ставить информационные щиты перед передвижными камерами, заметив, что даже табличка 8.23 «Фотовидеофиксация», предусмотренная ПДД, не является обязательной.

<https://www.kommersant.ru/doc/4073112>

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.08.27; СПОР УМЕСТЕН: АВТОМОБИЛИСТЫ СМОГУТ ОБЖАЛОВАТЬ ШТРАФЫ ОНЛАЙН; СЕРВИС ЗАПУСТЯТ ДО КОНЦА ГОДА НА САЙТЕ ГОСУСЛУГ

Российские автовладельцы смогут обжаловать штрафы за нарушения ПДД онлайн. Новый сервис планируется запустить в тестовом режиме на сайте госуслуг в 2020 году. Об этом «Известиям» рассказал замглавы Минкомсвязи Максим Паршин. Кроме того, автомобилисты смогут дистанционно вернуть деньги за ошибочно выписанное постановление. Сейчас обжаловать штрафы с камер практически невозможно, отмечают эксперты. Чтобы у водителей не было поводов массово оспаривать «письма счастья», необходимо сначала провести ревизию комплексов фотовидеофиксации, а также проверить логичность установки знаков и разметки.

По электронной почте

На сайте госуслуг gosuslugi.ru появится отдельный сервис, который позволит обжаловать штрафы за нарушение ПДД онлайн, без визита в Госавтоинспекцию, пояснил «Известиям» Максим Паршин. Также дистанционно можно будет вернуть деньги за неправомерно назначенный штраф.

Прототип услуги, по словам замглавы Минкомсвязи, 27 августа будет показан гражданам для получения от них замечаний и предложений. Сам сервис в тестовом режиме планируется запустить в 2020 году.

«Известия» ознакомились со схемой работы сервиса. Он позволит в онлайн-режиме обратиться не только в ГИБДД, но и к операторам парковок. В столице, например, это ГКУ «Администратор Московского парковочного пространства» (штраф за неоплаченную стоянку) и Московская административная дорожная инспекция (штраф за неправильную парковку).

Для того чтобы воспользоваться услугой, нужно будет дать согласие на получение электронных заказных писем. После этого извещения гражданам начнут приходить в тот же день, как будет вынесено постановление о штрафе. В «письме счастья» будут все подробности (характер, время, место нарушения) и фотографии. Это позволит оперативно подать жалобу, которая, согласно КоАП, должна быть направлена в течение 10 дней с момента получения извещения. К заявлению можно будет прикрепить документы, подтверждающие неправомерность наказания — например, заявление об угоне автомобиля, договор купли-продажи машины, записи с видеорегистратора и другие.

Сейчас автовладельцам, не согласным с выписанным постановлением, необходимо лично подать заявление в ГИБДД либо отправить заказным письмом.

В начале августа Максим Паршин и вице-премьер **Максим Акимов** презентовали первые пять суперсервисов: оформление европротокола ДТП онлайн, рождение ребенка,

поступление в вуз, переезд в другой регион и цифровое исполнительное производство. Около 2,5 тыс. человек уже поделились своими предложениями по поводу их доработки. До конца года пользователям представят прототипы в общей сложности 25 новых суперсервисов. Наряду с услугой «Обжалование штрафов онлайн» 27 августа будут представлены еще четыре: «Пенсия онлайн», «Правосудие онлайн», «Подача заявлений в правоохранительные органы», «Утрата близкого человека».

Грешат на камеры

Официальной статистики по непропорционально выписанным штрафам нет. Но, согласно данным автоматизированной системы ГИБДД, за 2018 год на водителей было заведено более 22 млн дел об административных правонарушениях, из которых были прекращены лишь 184 тыс. (менее 1%). При этом из 105,8 млн штрафов, назначенных по результатам автоматической фиксации нарушений, не было отменено ни одного. Автовладельцам выписали штрафы на сумму более 71 млрд рублей.

В Федерации автовладельцев России (ФАР) считают, что пока в России нет эффективного механизма обжалования штрафов с камер.

— Это если не невозможно, то крайне трудно. Особенно когда ситуация спорная, — сказал «Известиям» замруководителя ФАР Дмитрий Клевцов.

По словам первого зампреда комиссии по общественному контролю Общественной палаты РФ Артема Кирьянова, если ГИБДД не согласится с аргументами автовладельца, в конечном итоге ему всё равно придется идти в суд. Поэтому для улучшения ситуации с непропорциональными штрафами нужно прежде всего провести ревизию установленных камер, разметки и знаков.

— В некоторых местах разметка нанесена так, что совершить маневр по правилам невозможно. И здесь же стоит камера. Естественно, в этой ситуации автомобилисту проще заплатить штраф, чем бегать по судам, — пояснил он.

Также придется внести изменения в нормы КоАП, который не предусматривает обжалования штрафов в электронном виде, отметил глава президиума экономической коллегии адвокатов Свердловской области Владимир Винницкий.

Вероятнее всего, для подачи документов потребуется усиленная электронная цифровая подпись (ЭЦП), а она стоит денег, добавил координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов. В пресс-службе Минкомсвязи сказали «Известиям», что ЭЦП для этого сервиса не нужна, достаточно будет подтвержденной учетной записи.

Как писали «Известия», в **Минтрансе** разработали методику перераспределения мест установки дорожных камер. В документе предлагается сделать наличие мест концентрации ДТП основным принципом размещения комплексов фотовидеофиксации. Методика проходит согласование с заинтересованными организациями. Подготовку изменений в законодательстве спровоцировала ситуация с частными камерами в регионах. Проблему поднял несколько месяцев назад **Максим Акимов**, который назвал такие комплексы средством коммерциализации. По поручению зампреда правительства Генпрокуратура проводила проверку законности их установки.

<https://iz.ru/914408/aleksandr-volobuev/por-umesten-avtomobilisty-smogut-obzhalovat-shtrafy-onlain>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.26; FESCO ЗАПУСТИЛА КОНТЕЙНЕРНЫЙ ПОЕЗД ИЗ ХАБАРОВСКОГО КРАЯ В ХАРБИН ДЛЯ ДОСТАВКИ ЛЕСОМАТЕРИАЛОВ

Транспортная группа FESCO (базовая компания - ПАО «Дальневосточное морское пароходство» (МОЕХ: FESH), ДВМП) объявила о запуске регулярного контейнерного поезда из Хабаровского края в Харбин (провинция Хэйлунцзян, КНР) через пограничный переход Гродеково (Приморский край)/Суйфэньхэ (КНР).

В сообщении FESCO говорится, что поезд будет отправляться со станции Мылки (Хабаровский край) два раза в месяц, в перспективе планируется увеличение частоты отправок до четырех раз в месяц.

Общее время в пути следования по маршруту составляет 10 суток. Основу грузопотока нового сервиса формирует продукция лесопромышленного комплекса.

Первый состав из 36 40-футовых контейнеров с лесоматериалами прибыл на станцию Суйфэньхэ в середине августа, где был перегружен на подвижной состав колеи 1435 и отправлен в пункт назначения на станцию Харбин.

«Развитие сухопутных международных маршрутов является частью стратегии по увеличению объемов контейнерных перевозок. В настоящее время для клиентов FESCO доступно 24 сухопутных международных сервиса», - отмечается в сообщении.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6798889>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.26; ФСК ПРИСОЕДИНИТ 3 ПОДСТАНЦИИ РЖД К ЕНЭС ПО ПРОЕКТУ УВЕЛИЧЕНИЯ ГРУЗОПОТОКА К ПОРТАМ ЮГА РФ

ПАО «ФСК ЕЭС» (МОЕХ: FEES) планирует присоединить три тяговые подстанции ОАО «РЖД» к Единой национальной электрической сети (ЕНЭС) по проекту увеличения грузопотока к портам юга России.

«Для расширения пропускной способности железнодорожных магистралей в направлении портов юга России до ежегодного объема в 130 млн тонн грузов к 2025 году ФСК ЕЭС реализует проект по присоединению трех тяговых подстанций РЖД к Единой национальной электрической сети. Инвестиции в проект составят 1,63 млрд рублей», - говорится в сообщении ФСК.

В 2019 году будут введены в работу заходы воздушных линий 220 кВ «Вышестеблиевская - Бужора» и 220 кВ «Бужора - НПС-8» на тяговые подстанции РЖД 220 кВ «Гостагаевская», «Киевская» и «Чекон».

«Дополнительные мощности нужны для обеспечения электроэнергией возрастающих перевозок грузов по железной дороге в ходе развития инфраструктуры к портам Азово-Черноморского бассейна», - отмечается в сообщении.

В текущем году ФСК реконструировала подстанцию 220 кВ «Вышестеблиевская» в Краснодарском крае. В рамках проекта был установлен автотрансформатор 220/110 кВ мощностью 125 МВА. В результате суммарная установленная автотрансформаторная мощность объекта выросла до 375 МВА. Проект создает дополнительные условия для развития экономики региона, в том числе для строительства нового сухогрузного района морского порта «Тамань», а также развития портов «Темрюк» и «Кавказ», интегрированных в международный транспортный коридор «Север-Юг».

Создание сухогрузного района морского порта «Тамань» входит в **комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры**, утвержденный распоряжением правительства РФ в сентябре прошлого года. Проект, в частности, предусматривает работы по электрификации 124 км линий Таманского полуострова. Также будут построены три тяговые подстанции «Киевская», «Гостагаевская» и «Чекон» напряжением 220 кВ, обеспечивающие электроснабжение тяги поездов по системе переменного тока.

ТАСС; 2019.08.26; ИНВЕСТИЦИИ В РЕМОНТ ПАССАЖИРСКИХ ПЛАТФОРМ СКЖД СОСТАВИЛИ 58 МЛН РУБЛЕЙ

Инвестиции в капитальный и текущий ремонт пассажирских платформ Северо-Кавказской железной дороги (СКЖД, филиал ОАО «РЖД») в январе-июле 2019 года составили более 58 млн рублей, следует из сообщения РЖД.

Основные работы проводились на объектах Северо-Кавказской дирекции пассажирских обустройств в Краснодарском и Минераловодском регионах магистрали.

Текущий ремонт пассажирских платформ завершился на станциях Чемитоквадже, Зеленокумск, Баканская и продолжается на станциях Григорополисская и Олимпийская деревня.

Капитальный ремонт запланирован на 10 объектах, на семи из которых работы уже начались.

Также в текущем году предусмотрена реализация инвестиционной программы ОАО «РЖД» в объеме более 116 млн рублей, включающей проектно-изыскательские и строительно-монтажные работы по реконструкции платформ на участке Ростов - Лихая в Ростовском регионе СКЖД и проектирование вокзала на станции Минутка Минераловодского региона.

<https://tass.ru/ekonomika/6799737>

КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА МОРДЮШЕНКО, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.08.27; УДОБРЕНИЯ ПЕРЕВАЛИВАЮТ ИНВЕСТОРОВ; МАКСИМ ВОРОБЬЕВ ПОКУПАЕТ 40% В ПРОЕКТЕ УСТЬ-ЛУГИ

Основной акционер «Русской аквакультуры» Максим Воробьев решил войти в новый для себя бизнес по перевалке минудобрений. Бизнесмен покупает 40% в компании Андрея Бонч-Бруевича «Ультрамар», которая к 2022 году должна построить в Усть-Луге портовый хаб мощностью 12 млн тонн в год. Стоимость этого пакета эксперты оценивают минимум в 4 млрд руб. при стоимости самого терминала 16 млрд руб.

Структура бизнесмена Максима Воробьева (основной актив — 48% в компании по выращиванию красной рыбы «Русская аквакультура») приобретает 40% в компаниях «Ультрамар» и «Ультрамар Терминал» у их владельца Андрея Бонч-Бруевича. Компании реализуют проект строительства крупнейшего в России хаба по хранению и перевалке минеральных удобрений и генеральных грузов в порту Усть-Луга мощностью 12 млн тонн. Остальные 60% в «Ультрамаре» и «Ультрамар Терминале» сохраняет господин Бонч-Бруевич. «Ультрамар» уже занимается перевалкой минудобрений в контейнерах в Усть-Луге совместно с «Фосагро».

Представители господина Воробьева пояснили, что стороны договорились о структуре сделки и приступают к юридическим процедурам ее закрытия. Сумму покупки они не раскрывают. Стоимость терминала в Усть-Луге составляет 16 млрд руб. По мнению главы «Infoline-Аналитики» Михаила Бурмистрова, весь бизнес группы «Ультрамар» с учетом портфеля долгосрочных контрактов может стоить около \$150 млн. Ориентировочную стоимость 40% он оценивает в \$60 млн, или не менее 4 млрд руб.

Активное расширение российских портовых мощностей и особенно Усть-Луги началось после требования Кремля по перенаправлению грузов из Прибалтики на российские терминалы.

Первые мощности «Ультрамара» в Усть-Луге по перевалке на 5 млн тонн будут запущены в середине 2020 года, на полную загрузку терминал выйдет к 2022 году. Крупнейшим грузоотправителем через него станет «Фосагро». Перевалка компании на пике должна составить 3 млн тонн. При этом, как заявлял «Интерфаксу» владелец «Ультрамара», в перспективе трех-пяти лет эти объемы могут вырасти до 5–6 млн тонн удобрений с учетом роста мощностей «Фосагро» (до 11,5 млн тонн к 2025 году). Еще около 2–2,5 млн тонн будет перегружать «Уралхим», «Акрон» планирует переваливать около 1,2–1,5 млн тонн (могут вырасти до 2–2,5 млн тонн). Также «Ультрамар» подписал меморандум о сотрудничестве с «Уралкалием».

Максим Воробьев пояснил, что его инвесткомпания уже участвует в финансировании проекта с июня 2019 года. Терминал «Ультрамара» будет первым логистическим проектом в портфеле бизнесмена. Помимо «Русской аквакультуры» он инвестировал в

девелоперские проекты, банкинг и IT-безопасность. Источник “Ъ”, близкий к сделке, отмечает, что она будет выгодна обеим сторонам, так как господин Воробьев получит долю в доходном активе с хорошими перспективами, а господин Бонч-Бруевич сможет снизить собственные риски по проекту, получив финансовый и лоббистский ресурс.

В «Фосагро» “Ъ” заявили, что Усть-Луга — одно из наиболее удобных для компании направлений, особенно с учетом строительства к 2023 году на базе расположенного рядом «Метахима» нового комплекса по выпуску моноаммонийфосфата мощностью 630 тыс. тонн в год.

Перевалка через «короткое плечо» позволит снизить издержки, отмечают там. К тому же, говорят в «Фосагро», компания уже реализовала в Усть-Луге совместный проект с «Ультрамаром», запустив в 2015 году комплекс по перевалке «Смарт Балк Терминал» мощностью 1,5 млн тонн минеральных удобрений в год. Инвестиции составили 650 млн руб. и были разделены пропорционально их участию в капитале — 70% и 30% соответственно.

Источники “Ъ” в основных будущих грузоотправителях не ожидают существенных перемен в связи с приходом нового инвестора. Собеседники, близкие к сделке, сомневаются в изменении структуры управления «Ультрамара» или конфигурации будущего терминала, в то же время с учетом дополнительных инвестиций они допускают ускорение проекта в Усть-Луге.

<https://www.kommersant.ru/doc/4073161>

КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ КОЗЛОВ; 2019.08.27; ЧАСТНЫМ КОМПАНИЯМ СУЛЯТ МОРЕ НЕФТИ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ДУМАЕТ РАЗРЕШИТЬ ИМ РАБОТАТЬ НА ШЕЛЬФЕ

Правительство впервые с 2015 года возобновляет дискуссию о том, разрешить ли частным компаниям самостоятельно работать на шельфе. Вопрос был поднят по инициативе вице-преьера Юрия Трутнева, который рассчитывает активизировать освоение Арктики. Но собеседники “Ъ” в отрасли и аналитики сомневаются в этом: по их мнению, в условиях санкций и низких цен на нефть частные компании едва ли заинтересованы заниматься шельфом после того, как наиболее привлекательные лицензии уже разобраны «Роснефтью» и «Газпромом».

Правительство поручит подготовить законопроект о стимулировании разработки шельфа, в котором может быть предусмотрено условие о допуске частных компаний к самостоятельному освоению морских участков. Решение о подготовке такого проекта было принято 26 августа на совещании вице-премьеров Юрия Трутнева (курирует Арктику) и Дмитрия Козака. Поводом для проведения совещания стало обращение господина Трутнева к президенту РФ Владимиру Путину, в котором чиновник отметил медленную разработку арктического шельфа и связал это с отсутствием конкуренции. Сроки разработки законопроекта неизвестны.

Сейчас только «Роснефть» и «Газпром» могут получать лицензии на участки на шельфе, частные же компании могут быть лишь их миноритарными партнерами.

«Роснефть» в 2012–2013 годах привлекала в таком качестве Exxon, Eni и Equinor (бывший Statoil), но работа была почти полностью приостановлена после введения секторальных санкций США и ЕС в 2014 году. В свою очередь, «Газпром нефть» искала инвесторов среди китайских и японских компаний, но пока безуспешно. При этом компании принадлежит единственное месторождение на арктическом шельфе, где ведется добыча, — Приразломное.

Монополия госкомпаний на работу на шельфе была введена в 2008 году, и с тех пор неоднократно предпринимались попытки ее ослабить, в основном со стороны ЛУКОЙЛа, который еще до введения запрета получил ряд участков на Каспии и Балтике. Последний раз либерализация всерьез обсуждалась в 2015 году — тогда идея была поддержана

помощником президента РФ Андреем Белоусовым, однако категорически против выступил глава «Роснефти» Игорь Сечин. При этом в 2016 году Минприроды в связи с неисполнением обязательств по уже выданным шельфовым лицензиям ввело бессрочный мораторий на предоставление новых.

Обсуждаемое сейчас возможное смягчение доступа на шельф не будет касаться уже выданных лицензий.

Частные компании в лучшем случае смогут претендовать на площади нераспределенного фонда, которые, по словам источника “Ъ”, составляют лишь 10% от общего количества шельфовых лицензий.

Такие площади не содержат запасов на балансе, а получившему их недропользователю придется проводить исследования на предмет возможного наличия углеводородов. Источники “Ъ” в отрасли отмечают, что наиболее перспективные площади уже разобраны и поэтому частные игроки сейчас активно не интересуются арктическим шельфом. Однако собеседник “Ъ”, близкий к аппарату Юрия Трутнева, связывает отсутствие интереса с наличием запрета там работать, отмечая, что после либерализации ситуация изменится.

Глава консультационного центра «Гекон» Михаил Григорьев отмечает, что получить доступ к арктическому шельфу сейчас никто не стремится, так как наиболее привлекательные площади уже были отданы «Газпрому» и «Роснефти», а возможность проведения даже геологоразведочных работ ограничена санкциями. Он полагает, что в случае либерализации доступа к шельфу интерес к арктической геологоразведке едва ли значительно вырастет. Исключение составляют транзитные (мелководные прибрежные) участки, которые можно осваивать, развивая сухопутную инфраструктуру и используя имеющиеся технологические решения, считает эксперт. Так, например, «Роснефть» заявляла о продолжении работ на Центрально-Ольгинском месторождении, расположенном на суше и в прибрежной зоне, а «Газпром нефть» и НОВАТЭК рассматривали партнерство на участках в Карском море вдоль северо-западного побережья Ямала.

Шельфовые проекты крайне капиталоемки и выглядят нерентабельными при текущих ценах на нефть и в текущей налоговой системе, отмечает Виктория Тургенева из КРМГ. Единственная российская частная компания, у которой есть опыт работы на шельфе и доступ к финансовым ресурсам,— это ЛУКОЙЛ, говорит Дмитрий Маринченко из Fitch, но компания едва ли заинтересуется малопривлекательными лицензиями нераспределенного фонда, «особенно в свете консервативного подхода руководства компании к управлению бизнесом».

<https://www.kommersant.ru/doc/4073218>

ТАСС; 2019.08.27; КРУПНЕЙШИЙ ЗА 30 ЛЕТ ТАНКЕР ПОСТРОИЛИ И СПУСТИЛИ НА ВОДУ В ПРИМОРЬЕ

Судостроительный завод «Восточная верфь» во Владивостоке во вторник спустил на воду малый морской танкер усиленного ледового класса «Михаил Барсков», крупнейшее из построенных за последние 30 лет в Приморье судов. Танкер войдет в состав Тихоокеанского флота, сообщила пресс-служба краевой администрации.

«Суда, предназначенные для работы в сложной ледовой обстановке, в России ранее не выпускались. Это самое крупное судно, построенное в крае за последние 30 лет. Танкеру присвоено имя Михаила Барскова, вице-адмирала, заместителя Главнокомандующего ВМФ России по вооружению, кораблестроению и эксплуатации с 1989 по 2003 год. На торжественной церемонии присутствовала дочь вице-адмирала Наталья», - сообщила пресс-служба.

Судно усиленного ледового класса предназначено для обеспечения арктических судов жидкими и сухими грузами, выполнения спасательных операций. «Михаил Барсков»

способен патрулировать, нести аварийно-спасательное дежурство в районах судоходства и рыбного промысла, обеспечивать техподдержку в опасных для мореплавания районах, снимать с мелей и рифов суда, откачивать воду из затопленных отсеков, буксировать аварийные корабли, тушить пожары на судах. Танкер может принимать вертолеты и беспилотные летательные аппараты. Длина судна составляет почти 80 м, ширина - 15,4 м. Заказ на судно предприятие получило в 2014 году. «До этого подобных судов мы не строили, но, несмотря на сложность заказа, контракт выполнен», - сказал на церемонии генеральный директор «Восточной верфи» Олег Сиденко, слова которого цитирует пресс-служба.

<https://tass.ru/v-strane/6802436>

ТАСС; 2019.08.27; КРУПНЕЙШИЙ В РОССИИ БОЛЬШОЙ МОРОЗИЛЬНЫЙ ТРАУЛЕР НАЧАЛИ СТРОИТЬ В КАЛИНИНГРАДЕ ДЛЯ КАМЧАТКИ

Большой морозильный траулер (БМРТ) «Виктор Гаврилов» заложен в понедельник на Прибалтийском судостроительном заводе «Янтарь» (ПСЗ - входит в Объединенную судостроительную корпорацию, ОСК). Судно станет самым крупным из БМРТ, строящихся сейчас на российских верфях, передает корреспондент ТАСС с церемонии.

«Это новый корабль, это головное судно со всеми проблемами, которые могут быть при его строительстве. Но мы все умеем, все знаем, у нас есть контракт, есть сроки, есть опыт строительства именно рыболовного судна, поэтому мы уверены в том, что этот контракт мы реализуем вовремя», - сказал журналистам на церемонии закладки судна генеральный директор ПСЗ «Янтарь» Эдуард Ефимов.

«Я надеюсь, что новый корабль, который мы сегодня заложили, будет достроен качественно и в срок. Рыбаки Камчатки этого ждут», - сказал присутствовавший на церемонии губернатор Камчатского края Владимир Илюхин.

Президент ОСК Алексей Рахманов не стал называть конкретные сроки завершения строительства судна. Он обратил внимание на важность соблюдения всех этапов работы над проектом. «Я думаю, что массовая стройка этого заказа (БМРТ) начнется приблизительно через шесть - семь месяцев», - сказал он.

Контракт на постройку БМРТ был подписан в 2018 году, заказчиком выступил рыболовецкий колхоз им. Ленина, базирующийся в Петропавловске-Камчатском. Траулер назван в честь капитана дальнего плавания и ветерана камчатского предприятия Виктора Гаврилова.

Проект 5670WSD, по которому будет построено судно разработан ООО «Вяртсиля Восток» из Санкт-Петербурга. Длина судна 121 м, ширина - 21,6 м, водоизмещение - около 13 тыс. т. Это самый крупный из БМРТ, строящихся в настоящее время на российских верфях, отметили в пресс-службе калининградского завода. На его борту будут расположены орудия лова, рыбоперерабатывающая фабрика и морозильные трюмы для хранения готовой продукции.

<https://tass.ru/ekonomika/6800613>

ТАСС; 2019.08.27; ПОСТРОЕННЫЙ ДЛЯ КАМЧАТКИ ТРАУЛЕР «ЛЕНИНЕЦ» ПЕРЕДАН ЗАКАЗЧИКУ В КАЛИНИНГРАДЕ

Траулер-сейнер «Ленинец», построенный на Прибалтийском судостроительном заводе «Янтарь» (ПСЗ - входит в Объединенную судостроительную корпорацию, ОСК) по заказу камчатских рыбаков в Калининграде, передан заказчику. Церемония прошла на территории ПСЗ, на судне торжественно поднят российский флаг, передает корреспондент ТАСС.

«Проект для нас совершенно новый, я уверен, что серию [из трех кораблей] мы достроим в 2019 году и все три судна в 2020 году будут на Камчатке добывать биоресурсы», - сказал гендиректор ПСЗ Эдуард Ефимов.

Губернатор Калининградской области Антон Алиханов отметил, что суда для камчатских рыбаков строятся в Калининграде по программе модернизации рыболовного флота за счет инвестиционных квот - «квот под киль», которая предполагает выделение рыбакам квот на промысел при строительстве новых судов. «Это один из крупнейших за всю историю завода «Янтарь» проектов гражданского судостроения», - отметил он.

Траулер-сейнер «Ленинец» - головное судно проекта SK-3101R, построенное на ПСЗ «Янтарь» по контракту, подписанному с рыболовецким колхозом им. Ленина из Петропавловска-Камчатского, в январе 2016 года. Строительство траулера началось в июле 2016 года. В ноябре 2017 года он был спущен на воду, а 31 июля 2019 года завершил заводские ходовые испытания.

Проект кошелькового траулера-сейнера SK-3101R разработан норвежской компанией Skipskompetanse AS. Длина судна - 50,6 м, ширина - 12 м, мощность главного двигателя - около 2200 кВт. Конструкция предусматривает работу донным и пелагическим тралами, снюрреводом и кошельковой сетью. Основная особенность судна - возможность хранения улова в танках с охлаждаемой морской водой (RSW).

Контракт с камчатским заказчиком предполагает строительство в Калининграде трех таких судов. Второе судно серии «Командор» в июле текущего года приступило к швартовым испытаниям. Третий траулер - «Ударник» - готовится к началу швартовых испытаний. Оба судна, по данным ПСЗ, будут переданы заказчику до конца 2019 года.

<https://tass.ru/ekonomika/6800693>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.26; ОКОНЧАНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА ПОРТА ПОД КАЛИНИНГРАДОМ ОТКЛАДЫВАЕТСЯ ИЗ-ЗА ПОСЛЕДСТВИЙ ШТОРМА - ГУБЕРНАТОР

Отставание в строительстве морского круизного и грузового терминала в порту Пионерский Калининградской области составит не менее девяти месяцев, сообщил губернатор региона Антон Алиханов журналистам.

«Срок, который предусмотрен контрактом, точно не будет выполнен. Исходя из шторма и всех вещей, которые связаны с устранением его последствий, стройка прибавит как минимум девять месяцев», - сказал Алиханов.

Губернатор напомнил, что шторм в январе нанес «определенные повреждения строительным конструкциям». При этом, по его словам, «каких-то критичных, невозвратных вещей нет».

Строительство круизного и грузового терминала в Пионерском началось 1 февраля 2018 года, стоимость контракта на сооружение объектов составляет 7,313 млрд рублей.

Предполагается, что новый морской терминал сможет принимать порядка 225 тыс. круизных и 80 тыс. паромных пассажиров в год. Проектная мощность терминала предусматривает обработку 80 тыс. единиц накатных грузов при 312 судозаходах паромов в год. Планировалось, что первые грузовые и пассажирские суда порт примет в летнюю навигацию 2020 года.

В январе 2019 года в рамках рабочей поездки в Пионерский заместитель генерального директора по капитальному строительству ФГУП «Росморпорт» Владислав Рассыхин заявил о необходимости наращивать темпы строительства и выполнять установленные сроки реализации проекта.

Как следует из материалов портала госзакупок, по состоянию на 9 августа отставание от установленных сроков строительства объекта составляет 40 дней: генподрядчик не выполнил берегоукрепление внутри гавани и не построил причал для судов портового флота. «Росморпорт» выставил ООО «Больверк» (генподрядчик строительства) неустойку в размере 52 млн рублей за задержку строительства терминала.

РБК; ЮЛИЯ ВЫРОДОВА; 2019.08.27; В МИНТРАНСЕ СООБЩИЛИ О ЗАДОЛЖЕННОСТИ ГРУЗИНСКИХ АВИАКОМПАНИЙ В \$1 МЛН; СУММА ЗАДОЛЖЕННОСТИ ГРУЗИНСКИХ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ ЗА АЭРОНАВИГАЦИОННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ДОСТИГЛА \$1 МЛН, СООБЩИЛИ В РОССИЙСКОМ МИНТРАНСЕ. РАНЕЕ ВЕДОМСТВО НАЗЫВАЛО ЦИФРУ В \$792,5 ТЫС. И 592,2 ТЫС. РУБ.

Задолженность грузинских авиакомпаний перед Россией за аэронавигационное обслуживание достигла \$1 млн. Об этом сообщила «РИА Новости» директор департамента государственной политики в области гражданской авиации Минтранса Светлана Петрова.

«По состоянию на сегодня сумма задолженности составляет порядка \$1 млн», — сказала она. По словам Петровой, 10 лет назад на переговорах российской и грузинской сторон был рассмотрен вопрос урегулирования долга за аэронавигационное обслуживание. Тогда Грузия согласилась с наличием задолженности перед Государственной корпорацией по организации воздушного движения России и представила график платежей, отметила она. Однако с 2008 года платежи по графику не осуществляются.

В июне **Минтранс** сообщал, что общая сумма задолженности Грузии составляет \$792,5 тыс. и 592,2 тыс. руб. без учета накопившихся пени. Основатель грузинской авиакомпании Georgian Airways Тамаз Гаяшвили говорил, что у компании нет долга перед российской стороной за аэронавигационную деятельность.

Президент **Владимир Путин** запретил полеты российских авиакомпаний в Грузию с 8 июля после инцидента с участием депутата Госдумы, за которым последовали протесты антироссийской направленности. Тогда депутат и глава Межпарламентской ассамблеи православия Сергей Гаврилов во время ее заседания в Тбилиси сел в кресло спикера.

С этой же даты грузинским авиаперевозчикам запретили выполнять рейсы в Россию. В **Минтрансе** поясняли, что причинами приостановки полетов стали необходимость обеспечения безопасности и просроченная задолженность за аэронавигационную деятельность.

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5d648d8d9a7947106a0e359f>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190827/1557934284.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.08.27; МИНТРАНС ХОЧЕТ ВЫВЕСТИ ИЗ ТЕНИ НЕЗАКОННЫЕ АВИАПЕРЕВОЗКИ

Минтранс РФ хочет вывести из тени незаконные авиаперевозки, заявила в интервью **РИА Новости** директор департамента госполитики в области гражданской авиации **Минтранса России** Светлана Петрова.

«Также есть блок предложений, касающихся повышения безопасности полетов воздушных судов авиации общего назначения. Прежде всего - вывод из теневого сектора всех тех, кто занимается извозом незаконно», - сказала Петрова.

«Если помните, то же самое процветало в свое время не в небе, а на дорогах столицы. Мы предлагаем определить понятные всем правила игры и разработать отдельные требования к этому сегменту рынка. Прежде всего, к экскурсионным полетам», - добавила она.

<https://ria.ru/20190827/1557935394.html>

На ту же тему:

<https://1prime.ru/transport/20190827/830271017.html>

ПРАЙМ; 2019.08.27; МИНТРАНС РФ НАЗВАЛ БЕЗОПАСНОЕ РАССТОЯНИЕ ОТ СВАЛОК ДО АЭРОДРОМОВ

Объекты, способствующие массовому привлечению птиц, не должны находиться в радиусе 15 километров от контрольной точки аэродрома, заявила в интервью **РИА**

Новости директор департамента госполитики в области гражданской авиации **Минтранса России** Светлана Петрова.

Минтранс разрабатывает законопроект о резком сокращении приаэродромных территорий. Каждый аэродром гражданской, государственной и экспериментальной авиации должен установить шесть подзон, строительство в которых строго ограничено требованиями безопасности полетов, и седьмую подзону, строительство в которой осуществляется с учетом требований законодательства в области обеспечения санитарно-эпидемиологического благополучия населения.

«Шестая подзона регулирует вопросы строительства объектов, способствующих массовому привлечению птиц. Строительство таких объектов запрещается в радиусе 15 километров от контрольной точки аэродрома, что направлено на предотвращение столкновений самолетов с птицами», - сказала Петрова.

«При этом необходимо учитывать, что указанные ограничения не освобождают операторов аэродромов от прямой обязанности по предотвращению столкновений самолетов с птицами при взлетно-посадочных операциях на взлетной полосе. Добросовестное исполнение этой обязанности позволяет максимально снизить риски возникновения ситуации, подобной недавней жесткой посадке А321 в «Жуковском», - отметила она.

ПРАЙМ; 2019.08.27; МИНТРАНС РФ ВЫСТУПАЕТ ЗА ВОЗВРАТ ВОЕННЫХ КАФЕДР В ЛЕТНЫЕ УЧИЛИЩА

Минтранс РФ выступает за возврат военных кафедр в летные училища, заявила в интервью РИА Новости директор департамента государственной политики в области гражданской авиации **Минтранса** Светлана Петрова.

«Хотела бы отметить и то, что молодые пилоты уходят из отрасли или отказываются от получения дальнейшего образования из-за призыва в ряды Вооруженных сил», - сказала Петрова.

«Здесь мы выступаем всеми руками за возврат военных кафедр», - отметила она.

ИЗВЕСТИЯ; ИРИНА ЦЫРУЛЕВА; 2019.08.27; МОЖНО ПОТИШЕ: В ШЕРЕМЕТЬЕВО ХОТЯТ СОКРАТИТЬ ЧИСЛО ГОЛОСОВЫХ СООБЩЕНИЙ; В СЛУЧАЕ УСПЕШНОСТИ ПРОЕКТА ЕГО МОГУТ ЗАПУСТИТЬ В ДРУГИХ АЭРОПОРТАХ УЖЕ В СЛЕДУЮЩЕМ ГОДУ

Шереметьево планируют сделать пилотным аэровокзалом, где запустят проект «Тихий аэропорт». Уже в этом году в воздушной гавани могут снизить количество звуковых объявлений, оповещающих пассажиров, например, о переносе времени рейса или окончании посадки. С таким предложением выступила Международная ассоциация аэропортов (МАА), написав письмо в **Минтранс**. С документом ознакомились «Известия». В ведомстве рассматривают инициативу. В Шереметьево подтвердили участие в проекте. При удачной реализации пилота уже в 2020 году концепция может быть внедрена и в других аэропортах страны.

Меньше шума

Международная ассоциация аэропортов обратилась к министру транспорта **Евгению Дитриху** с инициативой реализовать концепцию «Тихий аэропорт» на базе Шереметьево. С письмом МАА, направленным в ведомство 15 августа, ознакомились «Известия». В целом концепция предполагает сокращение количества голосовых сообщений в воздушных гаванях, что должно создать приемлемый уровень звукового фона, снизить стресс у пассажиров и создать комфортные условия для работы сотрудников.

Шереметьево входит в МАА, как и другие аэропорты Московского авиаузла, а также крупные региональные воздушные гавани.

На первом этапе предлагается сформировать три перечня информации, которая будет доводиться до пассажиров визуально, акустически и на выбор — визуально и/или акустически, сказано в письме.

Так, визуально и акустически можно транслировать данные о месте, времени начала и окончания посадки в самолет, а также задержке рейса. Только визуально (например, на табло) — предоставлять информацию о способе проезда до ближайшего населенного пункта, между терминалами аэропорта, а также общие правила поведения в аэропорту и проведения предполетного и послеполетного досмотра.

Визуально и/или акустически предлагается давать сведения о времени отправления и прибытия воздушного судна, а также о месте и времени регистрации на рейс и о его отмене.

В документе также говорится, что «Аэрофлот» — один из крупнейших перевозчиков, базирующихся в Шереметьево, возражений не высказал, но уточнил, что авиакомпания должна быть первоисточником информации для своих пассажиров. Однако перевозчики сегодня не могут самостоятельно выводить данные на табло, в связи с чем авиакомпания может предоставлять такую информацию службам аэропорта с целью ее отображения на табло.

Представитель Шереметьево подтвердил «Известиям» участие в проекте.

— Это наша инициатива, — уточнил он. — Руководство Шереметьево с ней ранее обратилось в **Минтранс**. Проект позволит обеспечить максимально комфортные акустические условия для пребывания пассажиров в аэропорту.

Для внедрения в России концепции «Тихий аэропорт» необходимо внести изменения в несколько нормативных актов, в частности в федеральные авиационные правила, утвержденные **Минтранс**ом. В ведомстве сказали «Известиям», что рассматривают инициативу аэропортового сообщества.

Мировой пример

В МАА рассчитывают, что пилотный проект в Шереметьево будет реализован уже в этом году. Если он окажется успешным, идею тихих аэропортов в 2020-м начнут внедрять и в других воздушных гаванях, сказали «Известиям» в ассоциации.

— Аэропорт Домодедово поддерживает сокращение количества объявлений по громкой связи и снижение в терминале шумового воздействия в целом. Такой подход соответствует практикам мировых аэропортов. Например, Мюнхена, Хельсинки, Дубая и Сингапура, — сказали «Известиям» в пресс-службе воздушной гавани.

Там пояснили, что для повышения комфорта пассажиров система оповещения в аэропорту настроена таким образом, чтобы задавать определенную очередность и периодичность подачи объявлений с четким разграничением зон вылета и прилета, а также общей зоны аэровокзала.

В Шереметьево ранее говорили «Известиям», что уменьшить количество голосовых сообщений можно за счет сокращения персональных объявлений и альтернативной информации, не являющейся обязательной (к примеру, логистика, услуги). Также в воздушной гавани уже перестали объявлять опаздывающих на рейсы по имени и фамилии, правда, по другой причине — из-за требований законодательства о персональных данных.

Во Внуково на момент публикации на запрос «Известий» не ответили.

Глазами проще

В МАА «Известиям» ранее приводили данные исследования «Базэл Аэро», согласно которым голосовые сообщения — наименее удобный для пассажира способ восприятия информации. Так, например, регистрацию на рейс (сектор, стойка) 82% пассажиров предпочитают узнавать на табло, 7% — с сайта и только 2% — по громкой связи. А посадку в самолет (на каком «гейте»): 48% авиапассажиров — на табло, 44% — от сотрудника в процессе регистрации, 4,5% — по громкой связи.

— Голосовые сообщения — наименее удобный способ восприятия информации, подавляющее большинство пассажиров получают ее приоритетно визуально, — подтвердил «Известиям» первый вице-президент «Опоры России» Павел Сигал. — Мировые авиакомпании и аэропорты увеличивают использование цифровых технологий и во внутреннем управлении, и в общении с пассажирами: путешественники предпочитают получать уведомления о начале выдачи багажа и узнавать об изменениях в расписании рейсов через свои мобильные устройства.

Аэропорты же должны создать спокойную обстановку, чтобы пассажиры могли отдыхать в ресторанах и кафе без надоедливых выкриков громкоговорителей, полагает Павел Сигал. Такая политика будет способствовать увеличению неавиационных доходов: благодаря концепции «Тихий аэропорт» пассажиры будут больше времени проводить в терминале, приехав туда заранее.

Управляющий партнер коммуникационного агентства V&C Марк Шерман согласен, что большое число голосовых сообщений не только не помогает, но и отвлекает людей.

— Сейчас авиакомпании настраивают систему собственных оповещений, и эта программа, скорее всего, будет координироваться с аэропортами, чтобы те, кто опаздывает на рейс, не пропустили его в силу разных причин, — сказал он «Известиям».

Негатива со стороны пассажиров, по словам Марка Шермана, не будет в том случае, если станет действовать современная адресная система информирования пассажиров о важных событиях, опоздание на рейс или задержка его отправления — в их числе.

<https://iz.ru/914360/irina-teyruleva/mozhno-potishe-v-sheremetevo-khotiat-sokratit-chislo-golosovykh-soobshchenii>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.08.27; ДЛЯ РАЗВИТИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК МИНТРАНС МОЖЕТ ПРИМЕНИТЬ КОНЦЕССИИ; НО НАЙТИ ЖЕЛАЮЩИХ ПЕРЕЙТИ НА НОВЫЙ МЕХАНИЗМ ГОСПОДДЕРЖКИ ЧИНОВНИКАМ ПОКА НЕ УДАЛОСЬ

Для развития региональных перевозок стоит применить механизм концессии. Идея обсуждается с министерствами, рассказал в интервью «Ведомостям» гендиректор Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК, принадлежит **Минтрансу**) Сергей Храмагин. Это гарантирует авиакомпаниям стабильные субсидии на длительный срок.

Региональные перевозки субсидируются федеральным бюджетом в размере 2–3 млрд руб. ежегодно. Большинство направлений также сосубсидируются соответствующими регионами. Соглашения о перевозках по субсидируемым линиям авиакомпании заключают на год.

«Сейчас ведь в чем беда? Средств мало. И никто не знает, будет или нет субсидироваться это направление в следующем году <...> а в рамках концессии можно описать взаимодействия и обязательства всех сторон. Идея в том, чтобы региональные авиакомпании получали поддержку от федерального и соответствующих региональных бюджетов на срок от 10–12 лет», — рассказал Храмагин.

Идею долгосрочной поддержки региональных рейсов предлагали **Минтрансу** и Сбербанк с ВТБ, когда обсуждали создание региональной авиакомпании, рассказали два человека, близких к разным сторонам переговоров. Долгосрочное финансирование – на срок от 10 лет – было одним из обязательных условий реализации проекта, говорят собеседники. Банки тоже предлагали концессию, плата государства как концедента заменила бы авиакомпаниям ежегодные субсидии, добавляет один из собеседников.

Весной руководители Сбербанка и ВТБ Герман Греф и Андрей Костин заявили, что проект региональной авиакомпании заморожен.

«**Минтранс** поддерживает данную идею, но до настоящего времени потенциальных партнеров, желающих работать в рамках государственно-частного партнерства с

отечественной техникой, не выявлено», – говорит представитель **Минтранса**. Проект Сбербанка и ВТБ предполагал использовать для перевозок российские самолеты SSJ100 и турбовинтовой Ил-114-300 (модернизированная модель советского Ил-114, будет разработана через несколько лет), говорят два собеседника, близких к проекту. ГТЛК поставляет региональным авиакомпаниям SSJ100.

«Такой долгосрочный механизм действительно обсуждается. Государство могло бы заключать долгосрочные соглашения с авиакомпаниями о перевозках. Авиакомпании могли бы для реализации соглашения покупать или брать в лизинг самолеты под гарантии выплат государства», – говорит глава практики ГЧП в России юридической фирмы Freshfields Bruckhaus Deringer Федор Теселкин. Правда, строго юридически это не будет концессией, самолеты по российскому законодательству не могут быть объектом концессии – это было бы соглашение о ГЧП, добавляет он. Зато соглашение о ГЧП допускает частную собственность на объект, т. е. самолеты по истечении срока соглашения не обязательно должны переходить в собственность государства (как было бы в концессии), поэтому для соглашения можно использовать лизинговую схему получения парка.

«Действующая система субсидий через Росавиацию сейчас достаточно эффективна. Этой осенью можно будет впервые подавать заявки на субсидирование не только на год, но и на трехлетний период», – говорит председатель совета директоров региональной авиакомпании «Азимут» (в парке ее как раз только SSJ100) Павел Удод. «Интересны любые долгосрочные механизмы поддержки, об идее ГЧП я знаю, но оценить ее не могу за недостатком подробной информации», – добавляет Удод.

Президент России **Владимир Путин** в мае 2018 г. поручил к 2024 г. увеличить долю внутренних рейсов, минуя Москву, до 50%, в 2017 г. их доля была 23%. Тогда же Росавиация посчитала, что для выполнения задачи до 2024 г. потребуется 29,4 млрд руб. на субсидирование региональных перелетов.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/08/26/809701-dlya-regionalnih-aviaperevozok>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.08.27; СЕРГЕЙ ХРАМАГИН: У SSJ100 НУЖНО РЕШИТЬ ТЕХНИЧЕСКИЕ ВОПРОСЫ, ПОТОМ МЕНЯТЬ ИМИДЖ; ГЕНДИРЕКТОР КРУПНЕЙШЕЙ ЛИЗИНГОВОЙ КОМПАНИИ РОССИИ О ТОМ, ПОЧЕМУ АВИАКОМПАНИИ ЧАСТО НЕ ПЛАТЯТ ЗА ЛИЗИНГ SSJ100 И ЧЕГО ЖДАТЬ ОТ МАКС-2019

Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) – крупнейший покупатель гражданской авиатехники российского производства, за неполные четыре года она передала авиакомпаниям около 130 самолетов SSJ100, вертолетов Ми-8 и «Ансат». Несколько десятков SSJ100 можно поставить даже в страны СНГ, считает гендиректор ГТЛК Сергей Храмагин, но для этого производителю необходимо наконец наладить поставку запчастей и подправить имидж лайнера. Сейчас на российский гражданский авиапром надвигается новая проблема, предупреждает Храмагин: начинает формироваться вторичный рынок SSJ100, который может всерьез повредить производству новых самолетов. Также Храмагин рассказал, зачем ГТЛК просит из бюджета десятки миллиардов рублей на вертолеты, почему авиакомпании часто не платят за лизинг SSJ100 и как с этим бороться, почему на обновление круизного флота деньги из бюджета не стоит давать верфям и зачем ГТЛК собственный железнодорожный оператор.

Сергей Храмагин

гендиректор Государственной транспортной лизинговой компании

Родился в 1965 г. в Горьком. Окончил экономический факультет Ленинградского государственного университета, аспирантуру Ленинградского педагогического университета, Российскую академию народного хозяйства и государственной службы при

президенте РФ. Работал на руководящих постах во внешнеэкономическом объединении «Авиаэкспорт», внешнеэкономическом объединении «Судоимпорт», ИК «Содружество»
2007 назначен гендиректором «Разноимпорт холдинга»
2012 гендиректор ПАО «ГТЛК», в 2012 г. был также советником министра транспорта РФ на общественных началах
2017 вошел в совет директоров АО «Гражданские самолеты Сухого»

– На авиасалонах промышленность показывает свои достижения клиентам, т. е. и вам. Какие у вас ожидания от открывающегося 27 августа МАКС-2019? Чем он отличается от «Ле Бурже» и «Фарнборо»?

– С выставочной точки зрения ничем: те же стандарты и похожая программа – полеты, статическая экспозиция. Но МАКС для нас важнее априори. На «Ле Бурже» в июне я был всего восемь часов, обычная коммерческая история. На МАКСе же решаются основные наши ожидания и задачи. Для ГТЛК как инструмента госполитики в области гражданского авиапрома МАКС – это место, где определяется стратегия, корректируются ранее поставленные задачи. Идея с поставкой через ГТЛК самолетов SSJ100 оформилась на МАКС-2015, соглашение по программе санитарной авиации – на МАКС-2017. Поэтому для нас отечественный авиасалон в приоритете.

– Что из стратегического думаете обсудить на МАКС-2019?

– Есть глобальная задача развития региональной авиации в соответствии с поручением президента. Подходы к этой теме будут обсуждаться на МАКСе, где я ожидаю некоторых финальных решений. Прежде всего региональная авиация – это не бизнес, она не сможет генерировать достаточный денежный поток для безубыточной работы при коммерческих ставках лизинга и ценах на топливо. И она необходима в нашей большой стране, в некоторых регионах просто для выживания. Эта задача обязательно требует поддержки государства и обсуждения системных и долгосрочных мер.

– Какие варианты обсуждаются?

– Сейчас есть разовая субсидия, которую авиакомпании получают при заказе нового SSJ100: 139,98 млн руб. при операционном и 199,97 млн руб. при финансовом лизинге с последующим выкупом. Она идет напрямую лизинговой компании. Это работает. Есть субсидирование региональных рейсов по линии Росавиации, но оно ограничено, и рейсов таких немного.

Мы обсуждаем с министерствами, что в региональных перевозках интересно применить механизм концессии, который гарантирует стабильные субсидии на длительный срок. Чтобы авиакомпании могли прогнозировать работу. Сейчас ведь в чем беда? Никто не знает, будет или нет субсидироваться это направление в следующем году.

Когда брались за нашу программу рублевого лизинга SSJ100, мы говорили: вот столько авиакомпании платят в рублях – и вот столько будут платить через X лет вне зависимости от курса доллара (другие лизинговые компании берут платежи в долларах даже за российские суда. – «Ведомости»). Комфортную стоимость владения самолетом мы сейчас закрываем льготной лизинговой ставкой. Но малую региональную авиацию надо поддерживать системно, субсидировать.

– Какова была бы схема: концессионером выступали бы авиакомпании, а плата концедента в лице государства заменила бы собой субсидии?

– Я не готов пока вдаваться в детали. Механизм только разрабатывается, требуются серьезные интеллектуальные усилия всех участников процесса. В рамках концессии необходимо описать взаимодействия и обязательства всех сторон. Идея в том, чтобы региональные авиакомпании получали поддержку от федерального и соответствующих региональных бюджетов на срок от 10–12 лет.

«Суперджет» для СНГ

– Каковы планы ГТЛК по наращиванию авиационного портфеля?

– У нас сейчас с учетом заказанных и оплаченных машин 254 единицы. 140 самолетов, 114 вертолетов общей стоимостью 304 млрд руб. Большая история! Основа портфеля SSJ100 – 44 штуки, из которых 40 уже поставлены, 4 получим до конца года. Региональный L-410 – вторая наша российская модель. Ждем модернизированного турбовинтового Ил-114-300, активно участвуем в спорах по облику, по цене.

У нас есть новый проект с российской техникой: самолет-амфибия LA-8 разработки и производства самарского НПО «Аэроvolга».

Он спроектирован из высокопрочных современных материалов в соответствии с американскими требованиями летной годности FAR-23/21. Может поставляться как с одиночным, так и со сдвоенным управлением, общее число мест – 8, включая двух пилотов. Максимальная взлетная масса – 2720 кг, дальность полета – 1200 км. Может летать в любых широтах и климатических зонах, садиться в пресноводных и соленых водоемах. Мы планируем приобретать эти суда. Один из них будет представлен на МАКСе.

LA-8 отправится в кругосветный перелет – это будет один из инструментов продвижения. Этот самолет ранее уже выполнил короткий маршрут по полюсу, и мы надеемся, что с полным кругосветным путешествием он справится не хуже. В авиации без мечты никак!

– Кому могут поставляться такие амфибии?

– Это не массовая история, но 20–30 машин в России найдут хозяев: это бизнес-авиация, лесоохрана, экологические проекты – например, мониторинг на Северном морском пути, спортсмены, рыбаки. У LA-8 очень хороший экспортный потенциал.

– ГТЛК будет дальше докапитализироваться из бюджета для покупки SSJ100 и поставки их в льготный рублевый лизинг?

– Мы подали заявки в правительство. Мы хотели бы продолжать покупать по 4–6 SSJ100 в год и по 4 L-410. Предложение обсуждается Минтрансом, Минпромторгом, Минфином, в аппарате вице-преьера Максима Акимова. Мы видим эту программу постоянно действующей, на региональные суда средства должны быть постоянно хотя бы в небольшом объеме.

– Вы заказывали исследование оценки потенциального спроса на SSJ100 в странах СНГ. Нашелся спрос?

– Потенциальный спрос на SSJ100 в Казахстане, Белоруссии, Армении, Азербайджане, Узбекистане – 36–50 машин. Это большой рынок. Но битва будет непростая, они все ребята избалованные, привыкли к сервису, к иностранной технике, к хорошим налетам. Особенно казахстанские авиакомпании. Ранее они планировали взять 15 «Сухих», но намерение пока не реализовано.

– С учетом все еще малого налета SSJ100 понадобятся какие-то гарантии авиакомпаниям этих стран? Какие-то особые условия?

– Исследование проводилось методом сплошного опроса перевозчиков. Конкретных переговоров мы еще не вели. Но все понимают, что самолет летает, что на нем можно зарабатывать деньги, если он не стоит на земле. У него комфортный салон. Рынок для него в СНГ есть, страны эти русскоговорящие, есть летчики.

Три года назад к SSJ100 был пик интереса. Теперь он спал, и спрос надо реанимировать. Выходить на новый рынок всегда тяжело, но надо этим заниматься. Когда у «Аэрофлота» потребности закончатся (национальный перевозчик к имеющимся 49 SSJ100 заказал еще 100 судов, которые планирует получить в 2019–2026 гг. – «Ведомости»), внешние рынки станут необходимостью.

Нашим собратям и друзьям по Евразийскому союзу надо будет предлагать нестандартные решения. Чтобы дать хорошие условия, нам понадобится долгосрочное финансирование. Идеально было бы поставлять суда авиакомпаниям в лизинг в их национальных валютах, мы думаем об этом с Евразийским банком развития (его учредители – Россия, Казахстан, Армения, Киргизия, Белоруссия и Таджикистан).

С постпродажным обслуживанием SSJ100, высокий уровень которого нужен для высокого налета, ничего не решаемого нет. Для начала нужно решить технические вопросы, потом поменять лайнеру имидж. У Объединенной авиастроительной корпорации (владеет «Гражданскими самолетами «Сухого», производителем SSJ100. – «Ведомости») есть новые идеи по организации постпродажного обслуживания, на эту тему будут объявления на МАКС-2019.

– Ко многим эксплуатантам SSJ100 – «Ираэро», авиакомпаниям «Ямал», «Якутия» – ГТЛК подавала иски на сотни миллионов рублей. Даже «Азимут» не избежал этой участи, хотя считается витринной историей: новый перевозчик, в парке только SSJ100, два года подряд – в 2017–2018 гг. – показал лучший налет, развивает региональные маршруты минуя Москву.

– Причина всегда одна и та же: пропуск ежемесячных платежей по лизингу. Часто это вызвано объективными причинами, где-то субсидии запаздывают, где-то временные кассовые разрывы из-за сезонности перевозок. Мы по своей политике защищаем интересы компании. У нас каждый рубль или государственный, или инвесторов, т. е. банков-кредиторов или держателей бондов. Мы отвечаем за эти деньги, поэтому расслабляться никому не даем, иски подаем.

Но мы всегда в диалоге, экономику перевозчиков понимаем не хуже их самих, знаем их маршрутную сеть, где они могут платить. Как правило, иски мобилизуют, деньги находятся, авиакомпании вспоминают, что надо платить за самолеты, а не только зарплаты и премии. Они же коммерсанты, если можно, попытаются платежи придержать. Это нормальная переговорная работа.

До решения суда ни один иск пока не дошел, мировые соглашения заключаются.

– Кто получит еще четыре SSJ100, которые вы ожидаете от производителя?

– Вероятно, тот же «Азимут», который законтрактовал 12 машин и пока получил 10. Возможно, авиакомпания «Северсталь», «Ямал» – весь наш золотой отряд.

Привет из Мексики

– Недавно стало известно, что мексиканская Interjet хочет продать свои SSJ100. Всего у компании 22 таких самолета. Это даст толчок к формированию вторичного рынка, которого пока нет. Помешают ли более дешевые вторичные суда производству новых лайнеров? Тем более что Interjet изначально покупала свои суда с большой скидкой.

– Это большая новая тема, ею надо начать плотно заниматься прямо сейчас. Иначе сложно вообще думать о развитии программы SSJ100. Вторичный рынок SSJ100 надо контролировать госкомпаниям, так как эта история не рыночная. Выходящие от первого эксплуатанта «Сухие» надо покупать, чинить их, владеть и управлять лизинговой ставкой на вторичном цикле, формировать эту ставку. Если отнесемся к этому легкомысленно и несвоевременно, то вторичные суда могут выйти на рынок по ставкам втрое дешевле новых, при этом они не сильно улетанные. Тогда привет всей программе!

Поэтому надо решать мексиканскую ситуацию, также решать ирландскую ситуацию (ирландская CityJet в этом году отказалась от своих семи SSJ100, группа ВЭБ еще не нашла им нового лизингополучателя. – «Ведомости»). Я «Гражданским самолетам Сухого» на всех совещаниях, на авиационной коллегии повторяю, как «Карфаген должен быть разрушен»: «Вторичным рынком надо заниматься!» Надо сформировать лизинговую ставку на вторичные суда не сильно ниже новых, не отпускать ее бесконтрольно.

– Мексиканские «Сухие» будут куплены российскими компаниями?

– А кем же еще?

– ГТЛК?

– Это один из вариантов, мы хотим подключиться к процессу. Главное, чтобы был грамотно сформирован вторичный рынок. Нами или без нас.

– Какова в целом, без привязки к мексиканским судам, будет остаточная стоимость одного SSJ100 возрастом 10–12 лет, при том что новый стоит около \$30 млн?

– Должна быть процентов 40 от начальной цены, это соответствовало бы мировым стандартам. А ставка лизинга на такие суда должна быть не на 60% ниже, а процентов на 30. Первые вторичные сделки эту ставку, так называемую Bluebook, и начнут формировать. Если начнется с демпинга, то будет очень плохо.

– Вторичные «Суперджеты» сильно помешают производству с учетом того, что рынок для таких судов ограничен, а российский так вообще уже считается перенасыщенным?

– По уму это разные рынки, но вторичный надо формировать самим. Россия все делает в первый раз и на ощупь. Сделали самолет, он летает – отлично! Далеко не все проекты в мире доводят до конца. Настало время вторичного рынка, надо заниматься им.

Появление вторичного рынка может дать толчок спросу на SSJ100 даже там, где про них пока не думают. В те же страны бывшего СНГ с ними можно выходить, в страны третьего мира, куда-то отдавать их с one way ticket, понимая, что они там будут долетывать свою механическую жизнь. Надо недуг (досрочный возврат самолетов. – «Ведомости») обращать в подвиг. ГТЛК будет изучать вопрос, вносить свои предложения.

– Чтобы купить мексиканские и ирландские лайнеры, вам нужна докапитализация или это уже коммерческая история и вы обойдетесь заемными средствами?

– Будем считать. Не исключено, что потребуются докапитализация, а может, достаточно было бы длинного кредита. Пока мы начали такую работу с [подержанными] самолетами российских авиакомпаний. На МАКСе передаем самолет «Якутии». Это первый ремаркетированный в России лайнер (ранее был в парке «Ямала». – «Ведомости»), вышедший из-под гарантии производителя. Мы долго работали над внедрением всех необходимых сервисных бюллетеней и авиационных директив. Этот самолет отвечает всем требованиям российского законодательства.

55 млрд руб. на вертолеты

– В 2016–2017 гг. ГТЛК была докапитализирована на 8,15 млрд руб. для закупки российских вертолетов. В 2017–2018 гг. вы поставили авиакомпаниям 60 машин для санитарной эвакуации – 42 средних Ми-8АМТ/МТВ и 18 легких «Ансат». Какое развитие получила эта прорывная для гражданского вертолетостроения программа?

– По решению правительства в 2018 г. ГТЛК была докапитализирована еще на 8 млрд руб. для закупки 50 санитарных вертолетов – 39 Ми-8 и 11 «Ансат». Они оплачены и будут поставлены в 2019–2020 гг. Все 110 вертолетов по санитарной программе обошлись нам в 40,6 млрд руб., т. е. на 16,15 млрд руб. бюджетных средств мы привлекли 24,47 млрд руб. внебюджетных. ГТЛК является крупнейшим покупателем российских гражданских вертолетов.

– Как вы в целом оцениваете программу санитарной авиации? Все у нее хорошо, не нужны ли корректировки?

– Плюсы огромны. «Вертолеты России» благодаря ей всерьез начали выходить на гражданский рынок. Новый вертолет «Ансат» обкатывали прежде всего в санавиации. Идея санитарной эвакуации, которую разработали Минпромторг и Минздрав совместно с «Вертолетами России» и ГТЛК, сработала. И количество санитарных вылетов и спасенных людей уже измеряется тысячами. Мы знаем, что на наших вертолетах оказана помощь 3300 пациентов, в том числе почти 200 детям. Это благо для страны не поддается подсчету.

– Под корректировкой я имею в виду следующее: программа работает хорошо, но в 2018 г. заявляет о себе компания «Национальная служба санитарной авиации» (НССА), созданная при участии «Ростеха» (у него 25%). Она заказывает через лизинговую компания «Ростеха» 150 вертолетов (46 Ми-8АМТ/МТВ и 104 «Ансата»), первые восемь машин получены в этом году. Чтобы выиграть контракты субъектов Федерации на эвакуацию, НССА зачастую демпингует. При этом даже полученные машины «Вертолетам России» еще не оплачены, благо что этот холдинг тоже принадлежит

«Ростеху». Не будет ли тесно в этом сегменте НССА и вашим клиентам-авиакомпаниям? Не нарушит ли игрок, связанный с «Ростехом», баланса на этом низкодоходном рынке?

– Механизм программы, кстати, не такой уж слаженный. Размер федеральных субсидий регионам на закупку услуг эвакуации меняется год от года. Какими будут субсидии через два года, я не знаю. А ведь вертолеты поставляются в финансовый лизинг на 10 лет, т. е. в идеале каждый должен летать в качестве санитарного весь этот срок.

С НССА мы будем договариваться. Вырабатывать единую систему, программу. Это точно не будет война, потому что санитарный сегмент не коммерческий. Будем обсуждать с «Ростехом» и НССА, как дальше этому рынку развиваться. Кстати, это тоже есть в повестке МАКС-2019.

– Есть вообще оценки, сколько санитарных вертолетов вместит российский рынок? С учетом ваших вертолетов и НССА получается много – 260.

– Услуги санитарной авиации – это только одно из предназначений машин. Ми-8 – основной грузовой вертолет мировой авиации – может другие функции выполнять. Сейчас парк гражданских вертолетов в России – 1200 единиц. Из них около 44% составляют вертолеты Ми-8Т, имеющие средний возраст 34 года при назначенном сроке службы 37 лет. Ожидаем, что в среднем до 60 единиц в год будет списываться до 2025 г. Это более 450 вертолетов. Так что работа для нас есть.

– После 2020 г. в каких количествах будете закупать вертолеты?

– ГТЛК планирует пролонгацию лизинга отечественных вертолетов с господдержкой. Мы запрашиваем бюджетные инвестиции в 26,3 млрд на 2021–2024 гг.: 22,2 млрд руб. – на закупку еще 66 вертолетов, 4,1 млрд – на закупку и экспорт 10 вертолетов Ми-171А2 (новейшая модификация Ми-8). Вертолеты будут важной темой для нас, мы можем их десятками экспортировать. В гонконгской и дубайской «дочках» ГТЛК сформированы очень сильные команды, следующий год должен стать периодом заключения контрактов.

– Эти 66 машин для России тоже в санитарный сегмент?

– Возможно. Но не только. Есть другие ниши: перевозки для нефтегазовых компаний, для Минприроды с их задачами по лесоохране. Все говорят: «У нас денег нет на вертолеты». Но все равно дешевле создать программу раннего оповещения с участием вертолетов, чем потом тушить пожары. Мы предлагаем такую программу: вертолеты с модулями, которые видят на ранней стадии очаги и поставляют информацию в единую базу. Нас слышат. Для этой программы в нашей огромной стране могут понадобиться десятки вертолетов.

– Для мониторинга лесов не дешевле ли беспилотники использовать?

– Где-то – да. Но вертолет же может еще грузы и людей доставлять, особенно Ми-8. Они, как и санитарные, могут поставляться авиакомпаниям для их коммерческих задач, а закупка услуг оповещения или мониторинга бюджетом поможет загрузить машины работой. Параллельно решаются задачи обновления парка и загрузки мощностей «Вертолетов России».

– ГТЛК интересны новейшие модели вертолетов – среднетяжелого Ми-38 и среднего Ка-62, которые готовятся к выходу на рынок и будут показаны на МАКСе?

– Да, мы на них смотрим. Ведем диалог с «Вертолетами России», будем договариваться о цене. Они хотят побольше, мы – поменьше.

– А сколько просят?

– Цена в стадии формирования. Но хотелось бы поменьше.

– Какие-то востребованные типы машин в линейке «Вертолетов России» отсутствуют?

– Они прогрессивные ребята, мне кажется, думают обо всем. Разрабатывают и однодвигательный городской вертолет, и беспилотник.

Глобальный заплыв

– Вы разрабатывали программу обновления водного транспорта. На каких ее параметрах остановились и на какой стадии обсуждения она сейчас?

– ГТЛК – крупнейший покупатель российских гражданских судов, если не считать атомных ледоколов (ими владеет только «Росатом». – «Ведомости»). Без бюджетных средств мы заказали российским верфям судов на 80 млрд руб. В рамках пилота нашей программы закупили еще на 12 млрд руб. сухогрузов и пассажирских с государственным софинансированием в размере 5,9 млрд руб. Всего заказано 98 судов, уже поставлено лизингополучателям 40 новых судов.

Программа наша внесена в правительство. **Минтранс** и Минпромторг ее поддержали, Минфин работает с лимитами. Она предполагает заказ в 2020–2031 гг. 100 единиц флота российским верфям на 86,6 млрд руб. – грузовых судов, пассажирских, дноуглубительного флота. Докапитализация из бюджета предполагается в размере 27,9 млрд руб., остальное – привлеченные средства и реинвестирование прибыли.

В качестве пилота – вне рамок этой программы – мы будем заказывать четыре земснаряда и два четырехпалубных [пассажирских] парохода проекта А45-90.2. Под эти проекты ГТЛК будет докапитализирована из бюджета на 10 млрд руб. Пароходы будут ходить по Енисею на линии Красноярск – Дудинка – Диксон.

Мы, по сути, хотим доказать, что с водным транспортом можем сделать то же, что сделали с SSJ100: за счет бюджетного софинансирования предложить низкую лизинговую ставку и стимулировать обновление флота. Особенно этот механизм необходим в пассажирском сегменте.

– Два крупных круизных лайнера на 310 пассажиров каждый строит ОСК для «Водохода» и группы «Морское речное пароходство». Но на них бюджетные средства в капитал получала входящая в ОСК «Машпромлизинг». ОСК хочет продолжить работу по такой схеме. Получается, она конкурирует с вами за бюджетные деньги?

– Мы государственные, они государственные. Но принцип «деньги конечному заказчику» (т. е. ГТЛК) эффективнее, чем принцип «деньги производителю» (т. е. ОСК. – «Ведомости»). Плюс мы размещаем заказы с привлечением внебюджетных денег, а «Машпромлизинг» заказывает суда только на бюджетные средства. Привлекать заемное финансирование им трудно, так как ОСК находится под западными санкциями. Мы об этом постоянно спорим с ОСК, думаю, все же Минпромторг дальше выберет лучший вариант.

– Есть ли экспортный потенциал у российских гражданских судов?

– В целом они дороже импортных, так как наши верфи мало строят, поэтому издержки выше. Только нишевые истории пока возможны на экспорт. Концерн «Калашников», например, хорошие катера строит. Может, «Звезда» раскачается до экспортных поставок.

– Но у строящейся «Роснефтью» суперверфи «Звезда» себестоимость даже выше, чем у ОСК.

– Это сейчас. Посмотрим, когда они выйдут на большие объемы.

– У вас большой лизинговый портфель по иностранным самолетам – свыше \$2,88 млрд. И они летают у иностранных авиакомпаний. Нет планов заказывать суда иностранным верфям для иностранных операторов?

– В июне 2019 г. ГТЛК через свою международную платформу GTLK Global Business (зонтичное название для иностранных «дочек» ГТЛК) заключила сделку по покупке двух круизных лайнеров у турецкой верфи Tersan Tersanecilik San. Ve Tic A.S. Лайнеры обойдутся нам в 171,1 млн евро и будут поставлены в лизинг на 10 лет крупнейшему оператору в Норвегии Navila Kystruten AS в конце 2020 г. ГТЛК выиграла соответствующий конкурс этой компании, суда будут ходить под норвежским флагом по соглашению между Navila Holding и **министерством транспорта** и коммуникаций Норвегии. Обязательства Navila Kystruten перед GTLK Global Business как лизингодателем прогарантированы бюджетом Норвегии.

Это первая сделка для нас с международным независимым пассажирским оператором. Она показывает, что ГТЛК может конкурировать в сфере лизинга морского транспорта на глобальном рынке.

– ВЭБ стал заказчиком и будущим лизингодателем нескольких супергазовозов для проекта «Новатэка» «Арктик СПГ – 2», которые будут построены на «Звезде». Вам интересна была бы подобная сделка?

– На большие формы мы смотрим. Газовозы для «Новатэка» интересно было бы профинансировать. Возможно, мы начнем с другого: купим какие-то из действующих 15 газовозов, построенных для первого проекта «Новатэка» «Ямал СПГ». Рассматриваем подобные сделки с привлечением азиатских денег.

Запрет на покупки

– Ваш лизинговый портфель недавно достиг красивой цифры в 1 трлн руб. Когда по долгосрочной программе развития ожидаете второй триллион?

– Это произошло в конце июля. Задачу такую не ставили, но радуемся, конечно. Цифра действительно красивая. Долгосрочная программа развития находится на рассмотрении в правительстве, параллельно мы дошлифовываем ее базовый и оптимистический сценарий. Реализация программы позволит привлечь в 2019–2024 гг. 404 млрд руб. внебюджетных инвестиций в транспортную отрасль, обеспечить долгосрочными заказами отечественные машиностроительные предприятия и прирост инвестиций в транспортную отрасль на уровне 26%. По базовому сценарию ГТЛК может достичь лизингового портфеля в 1,7 трлн руб. к 2024 г., по оптимистичному уже в 2021 г. портфель может превысить 2 трлн. Посмотрим, какой из сценариев реализуется.

– А вот бизнес, в который вас пока не пускают, – железнодорожные перевозки. ФАС не разрешила ГТЛК купить Первую тяжеловесную компанию. Она вам по-прежнему интересна?

– Это отличный актив. Временный спад на рынке грузовых перевозок не меняет этого факта. После нас 17 000 вагонов из парка «Первой тяжеловесной» купила СУЭК, причем даже несколько дороже, чем мы собирались. Фактически мы недополучили прибыль, отменив сделку. Если частная компания купила актив, значит, мы не ошибались в наших расчетах.

– Есть прогнозы, что через год-два возникнет профицит вагонов и ставки упадут. Вы согласны?

– Волатильность этого рынка – нормальная ситуация. Наша задача сделать эти пики поменьше, на это в том числе были направлены сделки, которые развернула ФАС.

– Вы, видимо, имеете в виду лизинговую компанию Brunswick Rail, которую ФАС также не разрешила вам купить с мотивировкой, что госкомпания должна покупать новые вагоны, а не конкурировать на вторичном рынке. Согласны ли вы с такой аргументацией?

– Мы же покупку Brunswick Rail предполагали не за государственные деньги, а за привлеченные. Brunswick Rail нам по-прежнему интересна. Бизнес меняется в сторону сервиса, чем больше услуг ты оказываешь, тем больше получаешь дохода.

– Зачем вам оператор?

– Все очень просто. Когда рынок падает, то лизингополучатели приходят за реструктуризацией лизинговых платежей либо вообще не имеют возможности платить. А когда рынок высокий – клиент получает сверхприбыль, а лизинговая компания – фиксированный лизинговый платеж. При наличии собственного оператора мы сглаживаем колебания при падении и росте ставок.

– Каковы ваши долгосрочные планы закупок состава?

– Мы хотим стабильно закупать некоторое количество вагонов, которое коррелировалось бы с количеством ежегодно выбывающих с российского рынка старых вагонов. Примерно 10 000–15 000 в год. ГТЛК – основной заказчик новых вагонов в России, мы стабильно и много их покупаем.

Кстати, параллельно с авиасалоном проводится и железнодорожный салон ЭКСПО 1520. Для нас крайне неудобно – это два наших крупнейших рынка, если не считать водный транспорт, приходится разрываться между Щербинкой и Жуковским. На железнодорожной выставке мы планируем запустить совместную программу с Объединенной вагонной компанией по лизингу вагонов нового поколения. Уже сегодня каждый четвертый инновационный вагон принадлежит ГТЛК. Будем совместно с производителем предлагать вагоны повышенной грузоподъемности в лизинг.

<https://www.vedomosti.ru/business/characters/2019/08/26/809698-sergei-hramagin>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.08.27; СТРУКТУРА «РОСТЕХА» ПОДАЛА ИСК К BOEING НА \$225 МЛН; «АВИАКАПИТАЛ-СЕРВИС» ТРЕБУЕТ ВЕРНУТЬ ПРЕДОПЛАТУ ЗА 35 BOEING 737 MAX И КОМПЕНСАЦИЮ УБЫТКОВ

Лизинговая компания «Авиакапитал-сервис» (АКС; на 100% принадлежит госкорпорации «Ростех») подала иск к корпорации Boeing в суд округа Кук города Чикаго на \$225 млн, пишет Financial Times со ссылкой на иск. АКС требует расторгнуть контракт на покупку 35 самолетов Boeing 737 MAX 8 и вернуть предоплату в размере \$35 млн, возместить ей недополученную прибыль на \$75 млн и ущерб на \$115 млн, пишет издание.

737 MAX — новейший среднемагистральный лайнер в линейке Boeing, является четвертым поколением Boeing 737, самого массового пассажирского самолета в мире. Весь мировой парк был остановлен в марте после второго за четыре месяца крушения такого лайнера: 29 октября 2018 г. разбился самолет индонезийской Lion Air, погибло 189 человек, 10 марта – лайнер Ethiopian Airlines, 157 погибших. Расследования катастроф еще идут, но уже известно, что новейшая система предотвращения сваливания сама направила самолеты вскоре после взлета вниз, пилоты обоих рейсов не знали о ней и не успели среагировать. К моменту остановки в марте у авиакомпаний летало 389 самолетов 737 MAX 8 и 737 MAX 9 (более вместительная версия, их поставлено всего несколько десятков), также у Boeing 4636 заказов на MAX.

АКС утверждает, что катастрофы стали следствием безответственных действий и решений Boeing, которые выразились в дефектном проекте самолета и утаивании критически важной информации, цитирует FT иск. Boeing скрыл информацию о летной годности MAX от потребителей по всему миру с целью убедить их купить самолеты.

АКС хочет отменить свой заказ на 35 MAX. Ранее об этом заказе не было известно. Один 737 MAX 8 стоит около \$60, весь заказ АКС можно оценить в \$2,1 млрд. То есть структура «Ростеха» успела выплатить примерно 1,5% от стоимости контракта.

Юрист АКС Стивен Маркс заявил FT, что Boeing предложил АКС компенсацию, но ее размер был неадекватен.

Это первый иск об отмене заказа на MAX, отмечает FT. Ранее только некоторые авиакомпании заявляли, что будут требовать от Boeing компенсацию за простой своих судов. Такие планы озвучивали, например, китайские авиакомпании, Norwegian Airlines. Boeing ведет переговоры со своими клиентами и зарезервировал \$4,9 млрд на покрытие потенциальных претензий, сообщила корпорация в отчете.

«У истца есть все основания требовать расторжения контракта, поэтому лизинговая компания без труда взыщет предоплату в \$35 млн. Также истец может претендовать на компенсацию недополученной прибыли из-за невозможности купить и сдать самолеты в лизинг, но размер этого ущерба будет определять суд», — говорит партнер канадской фирмы Eberg Aviation Consulting Артур Эберг.

«Ведомости» направили запросы в Boeing и «Ростех».

В России летали только два MAX 8 — в парке S7 Airlines. Также 73 лайнера были заказаны российскими авиакомпаниями: S7 (еще 9), Utair (28), «Победа» (20), «Уральские авиалинии» (14) и «Нордстар» (3), все они ожидали начала поставок в этом году и не

собираются отказываться от этой модели. Срок возврата МАХ к полетам неоднократно переносился. Сейчас Boeing планирует, что регуляторы разрешат полеты в конце года. Топ-менеджеры двух российских авиакомпаний рассказали, что не рассчитывают на начало поставок им этих лайнеров раньше весны и лета 2020 г. соответственно.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/08/27/809719-boeing>

РБК; КОНСТАНТИН НАГАЕВ; 2019.08.27; ДОЧЕРНЯЯ КОМПАНИЯ «РОСТЕХА» ПОДАЛА ИСК К BOEING ИЗ-ЗА ПОКУПКИ 737 МАХ; ДОЧЕРНЯЯ КОМПАНИЯ ГОСКОРПОРАЦИИ «РОСТЕХ» ЧЕРЕЗ СУД ПЫТАЕТСЯ РАСТОРГНУТЬ КОНТРАКТ НА ПОКУПКУ САМОЛЕТОВ BOEING 737 МАХ И ПОЛУЧИТЬ БОЛЕЕ \$110 МЛН КОМПЕНСАЦИЙ ОТ АМЕРИКАНСКОГО КОНЦЕРНА

Российская лизинговая компания «Авиакапитал-Сервис» (АКС, входит в «Ростех») направила иск в окружной суд Кука (штат Чикаго, США) к американскому концерну Boeing, чтобы расторгнуть контракт на покупку 35 лайнеров 737 МАХ, пишет газета Financial Times со ссылкой на заявление, поступившее в окружной суд в Иллинойсе.

В АКС утверждают, что две катастрофы, связанные с данной моделью самолетов, были вызваны «небрежными действиями и решениями» Boeing — концерн не только разработал «дефектный» лайнер, но и «утаил критическую информацию» от американских регуляторов. По мнению истца, Boeing намеренно скрывала от покупателей информацию о летной годности 737 МАХ.

Компания заключила контракт на покупку 35 лайнеров до того, как Boeing объявила о прекращении полетов 737 МАХ. АКС выплатила американскому концерну депозит в размере \$35 млн и требует вернуть эту сумму с процентами, а также \$75 млн компенсаций за упущенную прибыль и компенсацию убытков (ее размер которого не уточняется).

Адвокат АКС Стивен Маркс заявил FT, что в Boeing предлагали российской компании компенсацию, но она была несоразмерными. По его словам, другие клиенты американского концерна обсуждали с ним возможность подачи исков к Boeing.

В Boeing отказались от комментариев для FT.

Полеты лайнеров 737 МАХ были приостановлены в марте после двух авиакатастроф с данными самолетами. В октябре 2018 года самолет Lion Air разбился в Индонезии, погибли 189 человек, а в марте потерпел крушение борт Ethiopian Airlines, жертвами стали 157 человек.

В Boeing рассчитывают, что самолеты вернут в эксплуатацию в четвертом квартале 2019 года. Газета The Wall Street Journal со ссылкой на источники писала, что специалисты Федерального авиационного агентства США вряд ли выдадут соответствующее разрешение до начала 2020 года, так как им нужно провести дополнительные тесты оборудования лайнеров.

https://www.rbc.ru/business/27/08/2019/5d64af109a7947199544104a?from=from_main

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190827/1557934490.html>

КОММЕРСАНТЪ ПРИЛОЖЕНИЯ; АВИАСТРОЕНИЕ; АННА ГЕРОЕВА; 2019.08.27; ПО МАКСИМАЛЬНОЙ ШКАЛЕ; ЧТО НОВОГО ПРЕДСТАВИТ МИРОВОЙ АВИАПРОМ НА РОССИЙСКОМ АВИАСАЛОНЕ

Новый среднемагистральный узкофюзеляжный российский самолет МС-21–300 и российско-китайский широкофюзеляжный дальнемагистральный самолет CR929, беспилотные летательные аппараты, вертолет К-62 в новой конфигурации — вот далеко не весь список новинок, которые презентуют на МАКС-2019 в Жуковском. Организаторы авиасалона обещают и насыщенную деловую программу: впервые МАКС проводится при участии иностранного партнера, а российские авиапредприятия получают возможность пообщаться с крупными заказчиками в рамках «Дня поставщика».

Един в трех экземплярах

Самой значимой частью статической и летной программы нынешнего МАКСа станет блок гражданской, а не военной авиации. «На МАКС-2019 будет представлена вся линейка самолетов Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК, с 2018 года входит в госкорпорацию “Ростех”). Основной акцент в этом году будет сделан на гражданских проектах», — рассказал “Ъ” **директор департамента корпоративных коммуникаций ОАК Станислав Зуев**.

Главным событием летной и статической программы МАКС-2019 станет демонстрация отечественного пассажирского узкофюзеляжного самолета МС-21–300. Сегодня МС-21 — это полноценный авиалайнер, на который есть почти две сотни заказов. Корпорация «Иркут» привезет в Жуковский сразу три опытных экземпляра самолета МС-21. Один из них заявлен в летной программе выставки, второй будет представлен на общей статической стоянке.

А третий — с пассажирским салоном — будет доступен для просмотра будущим требовательным пассажирам — гостям авиасалона. «Если экстерьер самолета МС-21 хорошо известен, то лайнер с пассажирским салоном будет показан впервые», — сообщил заместитель генерального директора по маркетингу и продажам гражданской авиатехники корпорации «Иркут» Кирилл Будаев. Салон нового российского самолета выполнен в двухклассной компоновке, в нем установлены туалетные и кухонные модули, но так как эта машина участвует в программе летных испытаний, на месте последних четырех рядов кресел располагается специальное измерительное оборудование, рассказал он.

Программу SSJ 100 представят два воздушных судна: одно примет участие в летной программе авиасалона, второе будет демонстрироваться на статической стоянке.

На МАКСе будет широко представлена вертолетная тематика. Одним из новых экспонатов, на котором акцентируют внимание публики организаторы авиасалона, является вертолет «Ансат», созданный Казанским вертолетным заводом, где сейчас развивается его серийное производство. Впервые покажут в Жуковском вертолет К-62 в новой конфигурации. «Ансаты» на МАКСе были и раньше, но в нынешнем году машина довольно существенно обновлена и удлинена, оснащена французским двигателем и австрийским редуктором, благодаря чему сократились расходы на ее содержание в эксплуатации.

Великая китайская экспозиция

Новинки для МАКС-2019 приготовили и зарубежные авиастроители. Впервые в России будут демонстрироваться бразильский ближнемагистральный самолет Embraer E-195E2 и швейцарский бизнес-джет Pilatus PC-24.

Прилетит и новый дальнемагистральный Airbus A350–900 с серийным номером MSN002. Это первый авиалайнер, где установлены некоторые технологии Airbus Connected Experience. Как заявил “Ъ” глава российского представительства Airbus Жюльен Франьятт, ряд инновационных элементов «умного» салона впервые продемонстрируют именно в России. По его словам, это важно для Airbus, поскольку «МАКС — уникальная возможность встретиться с игроками отрасли и показать уровень сотрудничества с российскими предприятиями» (см. интервью с ним на этой странице).

В целом в текущем году свою продукцию и услуги будут демонстрировать аэрокосмические предприятия из 32 государств мира. Традиционно огромен интерес к выставке со стороны мировых авиапроизводителей, представителей вооруженных сил и гражданских авиакомпаний. Национальные павильоны сформировали Франция, Германия, Швейцария, Канада, Бельгия, Чехия, Иран и Белоруссия.

Но самую масштабную композицию сформировала Китайская Народная Республика, которая впервые выступает официальным партнером российского авиасалона. «В павильоне площадью 3 тыс. кв. м и примерно 400 кв. м на статической экспозиции (там

они покажут натурные образцы беспилотников) разместятся больше 20 компаний из Китая»,— рассказал генеральный директор ОАО «Авиасалон» Александр Левин.

В числе экспонентов будет и крупнейший совместный проект России и Китая — широкофюзеляжный дальнемагистральный самолет CR929, который на паритетных началах разрабатывается российской ОАК и китайской COMAC. Этот лайнер ранее выставляли только в Шанхае, так что МАКС-2019 является первой зарубежной командировкой нового совместного проекта. В рамках МАКСа запланировано проведение специального российско-китайский форум делового сотрудничества, где китайская делегация расскажет о крупных проектах в авиапроме.

Всего же в авиасалоне участвует более 800 компаний. «Все ведущие зарубежные компании и корпорации подтвердили свое участие в авиасалоне. Это такие компании, как Airbus, Safran Group, Thales, Boeing, Honeywell, Embraer, Rolls-Royce, Leonardo, Breton, BDLI, DLR, BrahMos, CERBA и другие»,— отметили “Ъ” в пресс-службе Минпромторга.

Взлет регионов

Как и на прошлом МАКСе, в ходе выставки будет работать площадка для кратких деловых встреч Match Making. Но кроме того, регионы России, в которых сосредоточены авиапромышленные предприятия (Татарстан, Пермский край, Ульяновская и Самарская области и другие), тоже приедут на МАКС большими делегациями. «Коллективная экспозиция авиационных регионов «Сделано в России» — это представление авиационной промышленности России в разрезе территорий, на которых она развивается,— заявили “Ъ” в пресс-службе Минпромторга России.— Посещение экспозиции будет уникальной возможностью ознакомиться с жизнью и работой десятков региональных предприятий, заводов, научных организаций, занятых в сферах самолетостроения и производства космической техники».

В рамках павильона «Сделано в России» под руководством АНО «Межрегиональный авиационный кластер» пройдет мероприятие под названием «День поставщика авиастроительных предприятий». «Это будет мероприятие по решению проблем крупных предприятий авиаотрасли. Проблемы, о которых идет речь, связаны с действующими санкциями, связанными с поставками комплектующих, сырья и материалов»,— рассказал глава АНО «Межрегиональный авиационный кластер» Денис Барышников.

«День поставщика» призван стать своего рода демонстрацией возможностей российской авиапромышленности перед крупными корпорациями. «В финальном изделии, самолете вертолете или двигателе, увеличилась доля работ, выполняемых в кооперации со сторонними поставщиками. На МАКС-2019 компании, желающие выйти на этот рынок в качестве подрядчика, смогут ознакомиться с требованиями крупных корпораций»,— отмечает Олег Пантелеев.

Опрошенные “Ъ” представители регионов высоко оценивают потенциал будущей деловой программы авиасалона. По словам первого заместителя министра промышленности, предпринимательства и торговли Пермского края Елены Дегтяревой, местный завод «Машиностроитель» подпишет договор целевого займа с Фондом развития промышленности на 377 млн руб. Этот проект направлен на создание серийного производства узлов модифицированной конструкции для двигателей установки ПД-14. «На сегодня доля присутствия на отечественном рынке иностранных производителей доходит до 90%. После реализации нашего проекта и выхода на рынок самолетов МС-21с двигательными установками ПД-14 будет замещено 35% импорта»,— рассказала “Ъ” госпожа Дегтярева.

Деловые авиаторы

Большой интерес авиасалон в Жуковском вызывает у представителей особого сегмента рынка — операторов деловой авиации. «МАКС для нас, как специалистов деловой авиации, регулярная история. Это хорошая возможность встретиться с представителями производителей самолетов и вертолетов, узнать напрямую и детально информацию о

представленных новинках,— говорит Кирилл Лагереv, соучредитель компании деловой авиации “Ваш чартер”.— Для нас важно поддерживать диалог и с производителями Airbus и Boeing, и с российскими бизнес-структурами».

Центральный аэрогидродинамический институт имени профессора Н. Е. Жуковского (ЦАГИ) для таких авиакомпаний представит в Жуковском уникальную модель сверхзвукового делового самолета. Она обладает оптимизированной конфигурацией, позволяющей одновременно обеспечить снижение уровня звукового удара и повысить топливную эффективность. «Крейсерская скорость будущего сверхзвукового делового самолета будет соответствовать числу Маха $M \sim 1,6-1,8$ при дальности полета 7500–8000 км. Ее с запасом хватит для перелетов Москва—Нью-Йорк и Москва—Хабаровск при вдвое меньшем времени по сравнению с дозвуковыми лайнерами. При этом громкость звукового удара может составить 65–70 дБ, что соответствует шуму мегаполиса»,— рассказал “Ъ” генеральный директор ЦАГИ член-корреспондент РАН Кирилл Сыпало.

Стенды без пилота

Значительной частью МАКС-2019 станут беспилотные летательные аппараты. «Впервые на авиасалоне представлен единый павильон, объединяющий два направления — авиацию общего назначения и беспилотные воздушные суда. Обе программы будут подкреплены серьезной деловой составляющей, а на статической стоянке вокруг павильона будут представлены натурные образцы воздушных судов»,— рассказали “Ъ” в пресс-службе Минпромторга РФ.

В специальном тематическом разделе, организаторами которого выступают ОАО «Авиасалон» и ассоциация «Аэронет», выставят еще одну разработку ЦАГИ — транспортный беспилотник вертикального взлета и посадки вентиляторного типа. Как рассказали “Ъ” в ЦАГИ, такой аппарат обеспечит транспортную доступность регионов с неразвитой аэродромной сетью, может использоваться на объектах нефтегазового комплекса, геологоразведки и энергетики, морского флота. Он малогабаритный и может эксплуатироваться в сложных метеоусловиях, а также взлетать и садиться на ограниченные площадки.

Организаторы выставки уверены, что на следующем авиасалоне экспозиция беспилотников будет расширена. «С учетом того, какими темпами растет рынок услуг, оказываемых с применением беспилотных систем, выделение этого направления в рамках выставочной программы безусловно оправданно»,— считает глава «Авиасалона» Александр Левин.

Воздушный поединок

Демонстрационная программа МАКСа в 2019 году будет весьма масштабной. По словам Александра Левина, заявлено участие 210 воздушных судов: от новейших лайнеров, только проходящих летные испытания, до исторических машин. В воздух поднимутся новинки и все актуальные гражданские модели отечественных производителей, среди которых главным событием 2019 года станет летный показ самолета МС-21–300. А высший пилотаж традиционно продемонстрируют пилоты воздушно-космических сил России.

«Для любителей авиации мы подготовили беспрецедентную программу полетов, которая включает в себя выступления десяти пилотажных групп. Самое активное участие принимают воздушно-космические силы России, которые будут представлены авиационными группами высшего пилотажа “Русские витязи”, “Стрижи”, “Соколы России” и “Беркуты»»,— говорит Александр Левин. Кроме того, летной программой запланирована демонстрация двух Су-30СМ авиации ВМФ с имитацией воздушного боя.

В небе Жуковского свое мастерство продемонстрируют спортивные летчики уже знакомых гостям МАКСа пилотажных групп «Русь», «Первый полет», «Колибри», Baltic Bees Jet Team, а пилотажные группы «Реакторы» на самолетах L-29 и ANBO на Як-50 будут показывать свои умения в Жуковском впервые. «Еще одна новинка — проведение

соревнований по высшему пилотажу на поршневых спортивных самолетах. Посетители салона смогут погрузиться в захватывающую атмосферу спортивного поединка, в ходе которого спортсмены будут сражаться за приз “Кубок МАКС”», — рассказал исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев.

<https://www.kommersant.ru/doc/4072931>

КОММЕРСАНТЪ ПРИЛОЖЕНИЯ; АВИАСТРОЕНИЕ; АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ; 2019.08.27; «МЫ НА ПОРОГЕ ТРЕТЬЕЙ РЕВОЛЮЦИИ В АЭРОКОСМИЧЕСКОМ СЕКТОРЕ»; AIRBUS ПРОГНОЗИРУЕТ СПРОС В РОССИИ НА УРОВНЕ 1 ТЫС. САМОЛЕТОВ В БЛИЖАЙШИЕ 20 ЛЕТ

Глава представительства Airbus в России Жюльен Франьятт считает, что Россия продолжит оставаться самым привлекательным авиационным рынком на территории бывшего СССР еще как минимум 20 лет. По оценкам компании, к 2037 году количество россиян, пользующихся воздушным транспортом, вырастет более чем вдвое.

— Каков прогноз компании по рынку авиатехники в мире?

— Если мы посмотрим на мировой рынок, то увидим, что спрос на новые лайнеры в ближайшие 20 лет оценивается в 37 390 новых пассажирских и грузовых самолетов. К числу драйверов роста следует отнести рост расходов населения в 2,4 раза в странах с формирующейся рыночной экономикой, а также более высокие реальные доходы и почти двукратное увеличение среднего класса во всем мире. На долю развивающихся стран будет приходиться более 60% экономического роста, а количество поездок на душу населения в этих странах увеличится в 2,5 раза.

Как видим, сегодня наблюдается растущая тенденция к использованию воздушных судов для самых разных целей, причем современные самолеты размывают границы между рыночными сегментами. Так, узкофюзеляжные лайнеры очень часто используются при дальних перелетах, в то время как широкофюзеляжные самолеты могут эксплуатироваться и на короткие расстояния, которые ранее обслуживались исключительно узкофюзеляжными судами. Эти реалии побудили нас разработать новую категоризацию воздушных судов — малые, средние, большие и сверхбольшие, которая более точно отражает особенности эксплуатации самолетов авиакомпаниями.

В сегменте «малых» самолетов, где конкурирует большинство современных узкофюзеляжных лайнеров, спрос прогнозируется на уровне 28 550 машин. Что касается «среднего» сегмента, который характеризуется большей вместимостью и дальностью полетов, он представлен младшими моделями широкофюзеляжных лайнеров и дальнемагистральными узкофюзеляжными самолетами. В этом сегменте Airbus прогнозирует спрос на уровне 5480 пассажирских и грузовых воздушных судов. Что касается дополнительных провозных мощностей и увеличенной дальности полета, мы выделяем сегмент «больших» воздушных судов, где представлено большинство эксплуатируемых сегодня А350. Здесь мы оцениваем потребность рынка на уровне 1760 самолетов. В сегменте «сверхбольших» самолетов с высокой провозной способностью и максимальной дальностью полета, таких как А350–1000, в ближайшие 20 лет Airbus ожидает спрос на уровне 1590 машин.

— А по рынку в России и СНГ?

— На этих рынках мы видим рост в секторе воздушного транспорта. Туризм и бизнес остаются ключевыми факторами, которые способствуют росту спроса на новое поколение более экономичных самолетов. В ближайшие 20 лет авиакомпаниям России и СНГ потребуется около 1220 пассажирских лайнеров на общую сумму \$175 млрд. В течение следующих двух десятилетий пассажиропоток в России и СНГ будет расти в среднем на 4,1% в год, причем основной вклад в это развитие будет вносить именно Россия. К 2037

году число тех, кто предпочитает авиаперелеты другим видам транспорта, увеличится более чем вдвое.

В России и СНГ в сегменте «малых» самолетов, где сегодня конкурирует большинство узкофюзеляжных лайнеров, мы ожидаем спрос на уровне 998 новых пассажирских самолетов. В «среднем» сегменте, где, как мы и говорили, представлены младшие модели широкофюзеляжных лайнеров и дальнемагистральные узкофюзеляжные самолеты, такие как A321LR и XLR, Airbus оценивает спрос в 140 машин. На рынке «больших» самолетов, которые представлены в основном моделями A350–900 и A330–900, мы ожидаем потребность в 39 пассажирских самолетах. Если говорить о «сверхбольших» лайнерах, таких как A350–1000, мы предвидим спрос на уровне 44 самолетов.

Если говорить только о России, то здесь предполагаемый спрос в ближайшие два десятилетия составит около 1000 единиц, большинство из которых придется как раз на самолеты малой размерности.

— Повлияли ли торговые войны на показатели продаж самолетов в мире и какое влияние они могут оказать в будущем?

— В торговой войне нет победителей. Такая ситуация в целом является нездоровой для бизнеса. Все представители этой отрасли — от производителей до авиакомпаний и пассажиров — процветают в атмосфере стабильности и торгового сотрудничества, а не конфликта. Всяческое подталкивание к торговому конфликту угрожает здоровому развитию всей аэрокосмической промышленности. Как известно, долгосрочное планирование является ключевым моментом в авиационной отрасли. Авиакомпании строят планы на пять-десять лет вперед и даже больше, точно так же, как и авиапроизводители.

Из-за введения пошлин и в отсутствие конкуренции растут цены. В таких условиях ценность, которую авиакомпания приносит конкретным направлениям и странам, снижается. Это сказывается и на пассажирах. Что уж тут говорить, даже налоговые поступления в государства сокращаются. Словом, не выигрывает никто. Компания Airbus всячески выступает за здоровую деловую обстановку.

— За какими трендами следят производители новых моделей?

— Сегодня мы на пороге третьей революции в аэрокосмическом секторе: это технологические разработки на стыке сразу нескольких дисциплин в сочетании с нарастающей глобализацией и прорывными инновациями в сфере гражданской авиации. Среди ключевых трендов, стоящих у истоков третьей революции, — цифровизация, устойчивое развитие и городская воздушная мобильность.

<https://www.kommersant.ru/doc/4072761>

КОММЕРСАНТЪ ПРИЛОЖЕНИЯ; АВИАСТРОЕНИЕ; ОЛЬГА ИВАНОВА; 2019.08.27; «МЫ ГОРДИМСЯ ТЕМ, ЧТО ПРОРЫВ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ ПРОИСХОДИТ ПРИ ФИНАНСОВОЙ ПОДДЕРЖКЕ НОВИКОМБАНКА»; ОПОРНЫЙ БАНК «РОСТЕХА» АКТИВНО УЧАСТВУЕТ В РЕАЛИЗАЦИИ НАЦИОНАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ

Новикомбанк выступает генеральным финансовым партнером Международного авиационно-космического салона (МАКС) 2019 года, который проходит с 27 августа в Жуковском. Главный хит нынешнего салона — самолет МС-21, который впервые демонстрируется широкой публике. Новикомбанк, как опорный банк госкорпорации «Ростех», финансирует создание этого перспективного российского авиалайнера, превосходящего по многим характеристикам существующие аналоги, рассказала в интервью “Ъ” председатель правления Новикомбанка Елена Георгиева.

— Новикомбанк уже достаточно давно выступает партнером МАКС. Какие у вас ожидания от нынешнего мероприятия?

— Да, мы действительно уже десять лет поддерживаем МАКС, этот год для нашего сотрудничества будет юбилейным. Наш интерес к этому мероприятию, конечно, не случаен. Авиационный кластер — один из ключевых в деятельности нашего акционера госкорпорации «Ростех», поэтому кредитование авиастроительных предприятий — одно из ведущих направлений в работе банка. За шесть месяцев 2019 года объем финансирования, предоставленного Новикомбанком предприятиям авиационного кластера, составил 116 млрд руб., а общий объем выданных им гарантий за два года превысил 40 млрд руб.

В рамках МАКС-2019 Новикомбанк планирует подписание контрактов общим объемом около 50 млрд руб., в том числе с корпорацией «Иркут», производителем авиалайнера МС-21.

— Самолет МС-21 — это ключевая интрига салона, ведь именно в этот раз можно будет увидеть самолет воочию. Расскажите подробнее об участии Новикомбанка в реализации данного проекта.

— Производство МС-21 — это без преувеличения прорыв отечественного авиастроения. Вы, наверное, знаете, что даже иностранные партнеры проявляют к нему большой интерес. Поэтому мы гордимся тем, что такой масштабный проект госкорпорацией «Ростех» реализуется при участии Новикомбанка. Безусловно, мы внимательно следим за его развитием.

Напомню, что МС-21 — это самолет, который вобрал в себя все передовые разработки в области авиастроения. В частности, двигатель ПД-14, созданный для этого авиалайнера также при участии Новикомбанка, уникален тем, что имеет инновационную систему управления.

— Сегодня в летных испытаниях участвуют три МС-21–300, завершается постройка четвертого опытного образца. Правильно ли я понимаю, что Новикомбанк не только поддерживает производство самолета, но и финансирует его поставки авиакомпаниям?

— Совершенно верно. Новикомбанк глубоко погружен в этот проект и оказывает ему поддержку сразу в нескольких направлениях. На прошлом МАКС Новикомбанк подписал соглашение на \$3,8 млрд с ООО «Авиакапитал-Сервис» об организации финансирования поставок МС-21 «Аэрофлоту». Авиаперевозчик получит в операционный лизинг 50 самолетов до 2026 года. Более того, уже сегодня число заказов, по которым получены авансовые платежи, составляет 175 машин. Мы считаем, что это очень перспективный проект.

— При этом Новикомбанк не только активно поддерживает развитие гражданской авиации, но и в целом глубоко вовлечен в тему диверсификации, главной целью которой объявлено значительное наращивание гражданской продукции. Можно ли уже говорить о первых результатах этого проекта?

— Да, первые результаты внушают нам оптимизм. У Новикомбанка уже сформирован большой портфель таких проектов — только за 2018 год мы профинансировали 35 гражданских проектов почти на 130 млрд руб.

Я напомню, что госкорпорация «Ростех» поставила перед собой серьезную цель — достичь 50-процентной доли гражданской продукции в выручке уже к 2025 году, и Новикомбанк оказывает ей всестороннюю поддержку в реализации этой амбициозной задачи. Мы понимаем, как важно наладить эффективное сотрудничество для ее выполнения. Стратегические задачи госкорпорации автоматически становятся стратегическими задачами банка. В первую очередь Новикомбанк полностью адаптировал линейку своих продуктов для того, чтобы предприятия «Ростеха» получали финансовые ресурсы в соответствии со своими потребностями. Благодаря в том числе поддержке Новикомбанка «Ростех» с опережением выполняет взятые на себя обязательства. Например, в начале августа наш стратегический партнер холдинг «Вертолеты России» досрочно передал партию из пяти вертолетов Ми-8АМТ производства Улан-Удэнского

авиационного завода по контракту с ГТЛК, предусматривающему обновление авиапарка российских регионов.

В целом, как недавно докладывал глава «Ростеха» Сергей Викторович Чемезов президенту России, выручка «Ростеха» от реализации гражданской продукции уже приблизилась к 30%.

— Расскажите о наиболее ярких проектах Новикомбанка в рамках диверсификации?

— В авиастроении это, конечно же, самолет МС-21, пассажирские самолеты Ил-114, Ил-76 и многоцелевые вертолеты «Ансат» и Ка-62. В сфере «Жилье и городская среда» Новикомбанк поддерживает проекты «Умный город» и «Энергосервис». Мы финансируем строительство перинатальных центров, центров паллиативной медицины и многие другие проекты.

Еще один знаковый пример — наше сотрудничество с заводом по производству холодильной техники POZIS. Стабильная финансовая поддержка Новикомбанка помогает заводу производить качественную, высокотехнологичную продукцию, широко востребованную за рубежом: в странах Евросоюза, Индии, Китае. Уже второй год POZIS осуществляет поставку холодильников, в том числе винных, в Италию, которая является одним из мировых лидеров по производству бытовой техники.

Имея статус уполномоченного банка во всех госпрограммах поддержки промышленности, Новикомбанк предлагает клиентам оптимальные условия финансирования проектов диверсификации. Например, сейчас мы кредитруем проект POZIS по организации нового производства в рамках программы Фонда развития промышленности. Думаю, эта программа заинтересует многих наших партнеров, поскольку она позволяет получить льготные условия софинансирования проектов, направленных на разработку высокотехнологичной продукции, техническое перевооружение и создание конкурентоспособных производств.

— Как Новикомбанку удается поддерживать такие сложные проекты, учитывая, что регулирование банковского сектора становится жестче?

— Это действительно нетривиальная задача, и мы находимся в постоянном диалоге с регулятором и банковскими ассоциациями на тему того, как адаптировать требования к компаниям высокотехнологичных отраслей. Помогает поддержка акционера. Мы все знаем, что исторически такие предприятия имеют невысокую рентабельность, а значит, очень чувствительны к ценовым параметрам финансирования. На наш взгляд, необходимо смягчение банковского законодательства в части предоставления им льгот и снижение нагрузки на кредиторов в части требований по формированию резервов. Мы все понимаем, что диверсификация — это национальный проект, а значит, для его эффективной реализации необходима слаженная работа всех участников.

При этом хочу сказать, что в целом мы рассматриваем участие Новикомбанка в национальных проектах как одну из важнейших точек роста. Известно, что «Ростех» задействован практически во всех таких проектах. Недавно Сергей Викторович докладывал главе государства о серьезных успехах в области здравоохранения, прорывах в цифровой экономике, об улучшении демографической ситуации в связи с вводом в эксплуатацию качественных перинатальных центров в регионах. Абсолютно логично, что Новикомбанк, как опорный банк «Ростеха», играет одну из ключевых ролей в поддержке эффективной реализации этих и других национальных проектов.

— С 2016 года вы возглавляете опорный банк «Ростеха», и за это время Новикомбанк поднялся с 36-го на 22-е место по размеру активов. За счет чего это произошло?

— В 2017 году наш акционер утвердил стратегию развития Новикомбанка, ключевой целью которой стало усиление позиций банка в рамках стратегического партнерства с предприятиями «Ростеха». Наша главная задача — обеспечить максимально доступные и выгодные условия финансирования для всех компаний госкорпорации. Результаты работы банка подтверждают верность выбранной модели: за первое полугодие объем средств,

предоставленных предприятиям «Ростеха», в 1,8 раза превысил показатель за аналогичный период 2018 года.

Укреплению позиций банка способствовало и уникальное сочетание многолетнего опыта и компетенций в сегменте обслуживания крупных промышленных предприятий России с возможностями государственного банка, интегрированного в многоотраслевую высокотехнологичную госкорпорацию. Рост активов, который продемонстрировал Новикомбанк, подтверждает правильность нашей стратегии и делает реалистичным достижение цели войти в топ-10 российских банков, в том числе за счет расширения региональной сети.

Важно отметить, что этот скачок действительно можно назвать качественным. Мы не только формально нарастили активы, но и показываем устойчивую прибыль. По итогам первого полугодия Новикомбанк заработал 5,6 млрд руб. чистой прибыли, что почти в четыре раза лучше финансового результата первой половины 2018 года. Активы нетто Новикомбанка на 1 июля 2019 года выросли до 448,0 млрд руб., кредитный портфель — до 312,7 млрд руб., а чистые процентные доходы по сравнению с первым полугодием 2018 года выросли на 76% — до 8,9 млрд руб.

— За то время, что вы возглавляете Новикомбанк, банковский рынок принципиально изменился, многие частные банки перешли в государственное владение, и сейчас много говорится о новых нормах конкуренции. Как Новикомбанк работает в этих условиях?

— Прежде всего политика стимулирующего регулирования реального сектора экономики, которую сейчас проводит ЦБ РФ, стала возможной именно благодаря его усилиям по оздоровлению банковского сектора. Вы правы: ряд крупных банков перешел из частных рук в государственные и многие воспринимают это как угрозу здоровой конкуренции. Однако очевидно, что развивать кредитование, способствующее экономическому росту, могут только устойчивые банки с достаточным уровнем капитала. Важно также то, что Банк России применяет дифференцированный подход к регулированию, который учитывает масштабы деятельности кредитных организаций и специфику бизнес-модели их заемщиков. Благодаря этому конкурентные условия на рынке банковских услуг выравниваются. Сегодня каждый может найти банк, наиболее соответствующий его потребностям, будь то крупная компания, предприятие МСП или частное лицо.

Действительно, новая реальность — это вызов для всех. Я не могу сказать, что работать стало легче и проще. Однако задача каждого из участников рынка — наращивать качественные активы, формировать здоровый капитал и улучшать рентабельность бизнеса в целом. Новикомбанк эти задачи решает вполне успешно — об этом свидетельствуют независимые оценки внешних аналитиков. Новикомбанк получил высокие рейтинги агентств АКРА, «Эксперт РА» и Moody's, которые говорят сами за себя.

Надеюсь, что по итогам участия в МАКС-2019 наши позиции станут еще более прочными, а достигнутые договоренности лягут в основу дальнейшего развития Новикомбанка и будут способствовать успешной реализации наших долгосрочных планов.

<https://www.kommersant.ru/doc/4072769>

КОММЕРСАНТЪ ПРИЛОЖЕНИЯ; АВИАСТРОЕНИЕ; АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ; 2019.08.27; «ОСНОВНОЙ АКЦЕНТ ДЕЛАЕТСЯ НА КОМПЛЕКСНЫЙ ПОДХОД К ОБСЛУЖИВАНИЮ»; «ВЕРТОЛЕТНАЯ СЕРВИСНАЯ КОМПАНИЯ» РЕАЛИЗУЕТ НОВУЮ СТРАТЕГИЮ ПОСЛЕПРОДАЖНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ВЕРТОЛЕТНОЙ ТЕХНИКИ

Новая стратегия послепродажного обслуживания вертолетной техники, принятая в холдинге «Вертолеты России», предполагает создание полноценного сервисного оператора на базе АО «Вертолетная сервисная компания» (ВСК). Цена его услуг будет впервые привязана к стоимости летного часа вертолета, рассказал управляющий директор компании Иван Серов.

— В самолетном сегменте авиапрома отсутствие налаженной системы послепродажного обслуживания авиационной техники до сих пор является одним из главных препятствий на пути новых отечественных моделей в рынок. Как обстоят дела с этим в вертолетной промышленности?

— Послепродажное обслуживание вертолетной техники — совокупность продуктов и услуг, которые сопровождают вертолет в процессе эксплуатации и влияют тем самым на выручку производителя и на конкурентоспособность его продукции. Развитие услуг послепродажного обслуживания авиационной техники прямо пропорционально объемам ее продаж, а своевременный сервис и качественный ремонт является весьма важным конкурентным преимуществом и одним из важнейших условий расширения объемов продаж новой техники на мировом рынке.

На сегодняшний день наши конкуренты, такие как Airbus, Bell, Leonardo, активно занимаются развитием международной сети послепродажного обслуживания, предоставляют услуги комплексного сервиса, включая предоставление доступа к сформированным возвратно-обменным фондам (пулам) исправных запасных частей, обучение и переподготовку авиационно-технического персонала, выполнение всех видов и форм технического обслуживания и ремонта и так далее. Они уже давно вышли на предоставление обслуживания техники с помощью электронных формуляров и в целом перешли на работу с электронной документацией.

Понимая проблемы эксплуатантов, в холдинге «Вертолеты России» была разработана комплексная стратегия развития системы послепродажного обслуживания российской вертолетной техники. Была проделана огромная работа: мы подробно интервьюировали эксплуатантов, выявляли их потребности, был проанализирован международный опыт, выявлены основные проблемы и потребности операторов.

В основе нашей стратегии ППО лежит наступательная реализация разносторонних программ маркетинга по продвижению новой гражданской вертолетной техники. При этом основной акцент делается на комплексный подход к обслуживанию с учетом современных требований: доступность и снижение сроков поставки запчастей и услуг ТОиР для эксплуатантов, а также их ценовая оптимизация, предложения оптимальных пакетных сервисных услуг, учитывающих состояние парка эксплуатанта и бизнес-модель его развития, предложения по модернизации техники на выгодных условиях, все виды обучения летного и технического персонала, предложение современной интерактивной электронной эксплуатационной документации, а также качественной технической поддержки в режиме 24/7.

Результатом наших исследований явилось понимание необходимости создания комплексного сервисного продукта — мы назвали его «BP-поддержка» (RH-Support), в рамках которого обеспечивается полное техническое сопровождение вертолета с момента его приобретения, включая поставку всех необходимых комплектующих, ремонт и замену агрегатов, выполнение капитальных ремонтов и проведение всех форм обслуживания, обновление технической документации в электронном виде и так далее. При этом стоимость сервисного контракта и обязательств ВСК привязаны к стоимости летного часа вертолета.

Есть уверенность, что даже начальные шаги по практическому обеспечению послепродажного обслуживания вертолетной техники в новом формате дадут возможность «Вертолетам России» укрепить свои позиции на мировом рынке, обновят имидж холдинга и бизнес-подходы, направленные на достижение так необходимых сейчас конкурентных преимуществ и удовлетворенности эксплуатантов.

— И как реагирует рынок на вашу новую стратегию?

— Как ни странно, первая реакция эксплуатантов, с которыми мы вели переговоры, примерно у всех одинаковая: сначала удивляются, что «Вертолеты России» наконец-то

обратили внимание на сервис, но потом начинают сомневаться, что данный подход будет работать в сложившемся рынке.

Однако мировая практика свидетельствует о том, что для достижения преимуществ над конкурентами необходимо создать центры компетенций, которые в состоянии организовать и отвечать за своевременное послепродажное обслуживание вертолетов. Такого подхода и комплексного решения действительно у нас в стране никогда не было, а владельцы вертолетов уже давно создали собственную инфраструктуру для обслуживания техники и успешно этим занимаются. Наша задача — предложить им сервис, который обеспечит столь же высокий уровень надежности техники в эксплуатации, но при этом будет экономически более целесообразен для оператора. Уверены, что наш новый продукт и стратегия послепродажного обслуживания удовлетворят современные ожидания клиентов.

Многие из них уже имели опыт и знакомы с подходами и сервисами, предлагаемыми нашими прямыми конкурентами, поскольку у многих в парке есть вертолеты иностранного производства. У нас есть четкое понимание своих сильных и слабых сторон ведения бизнеса. Осознав это и изучив современные требования заказчиков, мы убеждены, что предлагаемая концепция бизнеса ВСК как единого интегратора всех услуг послепродажного обслуживания значительно упростит и ускорит взаимодействие с эксплуатантами и партнерами «Вертолетов России».

А для новых заказчиков вертолетов, которые еще не создали собственные мощности по техническому обслуживанию техники, наше предложение очень адаптивно. Эксплуатантам, как любому потребителю продукта, важны четыре критерия: доступность услуги, качество, сроки и приемлемые цены.

Комплексное техническое обслуживание может быть предложено вместе с покупкой вертолета, что будет влиять и на стоимость техники. Ведь за счет денежных потоков, которые будут формироваться при плановых ремонтах, можно будет компенсировать скидку к цене приобретения вертолета. А мы, в свою очередь, начиная с гарантийного периода полностью можем взять на себя обязанность обслуживать вертолетную технику и формировать возвратно-обменный фонд исправных компонентов и практиковать обмен отказавших агрегатов на исправные.

— Можно ли себе представить, что российские вертолетные компании откажутся от услуг собственной ремонтной базы и перейдут на контракты с ВСК?

— Крупные вертолетные компании, как правило, имеют собственные ремонтные мощности и квалифицированный персонал. Не думаю, что такие компании когда-нибудь откажутся от собственной сервисной базы. Тем не менее у ВСК имеются контракты со всеми крупными российскими вертолетными перевозчиками, мы ими очень дорожим и рассчитываем, что наша качественная и ответственная работа будет способствовать расширению этого сотрудничества во многих регионах, где сегодня эксплуатанты осуществляют все виды техобслуживания самостоятельно.

В то же время у нас есть на примете компании, которые задумываются о том, чтобы сократить собственную техническую базу и передать эти функции нам на аутсорсинг. Это также мировой тренд сегодня, и мы стремимся ему соответствовать. По моему убеждению, ВСК сегодня становится полноценным провайдером комплексных услуг по ТОиР вертолетной техники в России и за рубежом.

Такой формат позволяет рассчитывать на использование площадей и оборудования в качестве сети технических центров по ремонту и обслуживанию вертолетов, что имеет свои ощутимые преимущества. Ремонт вертолетной техники и агрегатов проводится на авиаремонтных заводах (АРЗ) холдинга «Вертолеты России» и в авторизованных сервисных центрах различных стран мира. Планируется расширение модельного ряда вертолетов, для которых будет осуществляться ТОиР на этих мощностях. При этом мы не будем ограничиваться капитальным ремонтом вертолетов и агрегатов, а будем оказывать

услуги по выполнению оперативных и регламентных форм обслуживания как на базе АРЗ, так и выездными бригадами у эксплуатанта.

— Достаточно ли этих производственных мощностей для реализации новой стратегии ВСК?

— К сожалению, исходя из фактических данных по парку вертолетной техники и прогнозов по потребностям в ремонтах российских и советских вертолетов, производственные мощности АРЗ «Вертолетов России» являются избыточными. В этой связи ВСК разработало комплексную программу модернизации нашей сети АРЗ, которая позволит обеспечить их эффективную деятельность и распланировать загрузку предприятий.

Будет целенаправленно внедряться концепция управления производственным предприятием, основанная на постоянном стремлении к устранению всех видов потерь — «LEAN-технологии» или «бережливое производство». Внедрение LEAN в мировом машиностроении вызвало колоссальный рост производительности труда и объемов продукции и остается основной системой сложных производств. Технология предполагает вовлечение в процесс оптимизации бизнеса каждого сотрудника АРЗ и максимальную ориентацию на потребителя, удовлетворение его требований.

Задача проводимых мероприятий — максимальное удовлетворение потребностей заказчика, минимизация его затрат и времени на обслуживание с целью повышения эффективности использования вертолетов и минимизации их простоя, следовательно, минимизации рисков эксплуатанта сорвать сроки доставки грузов или людей.

— Из каких основных составляющих формируется выручка ВСК?

— До 2018 года около 90% всей выручки компания получала за счет продажи запасных частей, фактически было развито одно направление — материально-техническое обеспечение. Прочие сервисы послепродажного обслуживания, такие как доступ к электронной эксплуатационной документации, модернизация вертолетной техники, техническая поддержка эксплуатантов, начали формироваться относительно недавно. Но они будут расширяться, несмотря на кажущуюся статистически небольшую на данный момент долю в общей структуре выручки (5%, 4% и 1% соответственно).

Сегодня мы предполагаем, что за счет пакетных предложений и нового продукта RH-Support до 60% выручки будет формироваться уже за счет предоставления услуг по техническому обслуживанию и ремонту. При этом у заказчика услуг возникнет прозрачная и прогнозируемая структура затрат на летный час вертолета.

— Можно ли ожидать снижения стоимости техобслуживания вертолетов для авиакомпаний?

— Динамика цен на услуги послепродажного обслуживания вертолетной техники последних лет практически повторяет индексы цен производителей в силу зависимости расходов предприятий от стоимости энергоносителей, сырья и труда. В рамках принятой стратегии развития холдинг «Вертолеты России» осуществляет мероприятия по оптимизации и повышению эффективности системы техобслуживания, сокращению издержек хранения и доставки запасных частей и агрегатов заказчику. Постоянно проводятся ценовые переговоры со сторонними поставщиками запасных частей, а также предлагаются новые методы планирования, позволяющие эксплуатантам рассчитывать и гарантированно контролировать затраты на эти цели.

Для новой вертолетной техники разрабатываются технологии и формы технического обслуживания, позволяющие существенно снизить затраты на дальнейшее обслуживание и длительность нахождения вертолета в ремонте, уменьшить объем и расширить периодичность сервисных работ. При комплексном подходе к данному вопросу имеется реальная возможность остановить, а по ряду номенклатуры запасных частей снизить отпускные цены для эксплуатантов.

<https://www.kommersant.ru/doc/4072762>

КОММЕРСАНТЪ ПРИЛОЖЕНИЯ; АВИАСТРОЕНИЕ; 2019.08.27; ФЛАГМАН ОТЕЧЕСТВЕННОГО ВЕРТОЛЕТОСТРОЕНИЯ; ВЕРТОЛЕТ МИ-171А2 — САМАЯ СОВРЕМЕННАЯ ГРАЖДАНСКАЯ МОДИФИКАЦИЯ ВСЕМИРНО ИЗВЕСТНОГО МИ-8

Одной из ключевых задач для российских авиастроителей является продвижение вертолетов отечественного производства на мировом гражданском рынке. Этой теме во многом будут посвящены экспозиция и летная программа холдинга «Вертолеты России» на авиасалоне МАКС-2019. Линейка техники «мирного назначения» будет включать в себя как абсолютно новые образцы, так и хорошо зарекомендовавшие себя машины. Среди них будет многоцелевой вертолет среднего класса Ми-171А2, который эксплуатируется не только в России, но и за рубежом.

Ми-171А2 — это результат глубокой модернизации вертолетов всемирно известного семейства Ми-8/Ми-17. Новая модель, которая с прошлого года серийно производится на Улан-Удэнском авиационном заводе, получила усовершенствованную силовую установку и трансмиссию, новую несущую систему, модернизированный комплекс радиолокационного оборудования, улучшенные летно-технические и эксплуатационные характеристики, в том числе по стоимости обслуживания. Одно из основных преимуществ нового вертолета — модернизированная силовая установка с цифровой системой управления ВК-2500ПС-03, которая является гражданской версией двигателей, устанавливаемых на боевые вертолеты типа Ми-28.

У нового двигателя увеличена мощность на крейсерском и номинальном режимах полета, обеспечена возможность продолжения взлета или полета в течение 60 минут на одном работающем двигателе. Силовая установка оснащена цифровой системой управления типа FADEC и высокой противопожарной защитой. Входные устройства двигателей снабжены специальными пылезащитными устройствами с высокой степенью очистки.

Еще одним из важнейших отличий Ми-171А2 от вертолетов семейства Ми-8/Ми-17 является новая несущая система. На вертолете установлены более эффективный Х-образный рулевой винт и новый несущий винт с цельнокомпозитными лопастями усовершенствованной аэродинамической компоновки. Таким образом, только за счет аэродинамики тяга несущего винта Ми-171А2 возросла более чем на 700 кг, что положительно сказалось на всем комплексе летно-технических характеристик.

Предмет особой гордости вертолетостроителей — новый интегрированный пилотажно-навигационный комплекс КБО-17. В его состав входит цифровой автопилот нового поколения ПКВ-171А с функцией резервирования, который позволяет без участия пилота выводить вертолет на заданную высоту, обеспечивать автоматическую коррекцию и стабилизацию полета, выполнять маневр «висение» в автоматическом режиме, равно как и осуществлять посадку. Применение этих новейших технологий улучшает устойчивость и управляемость вертолета, повышает безопасность эксплуатации техники, улучшает ситуационную осведомленность экипажа и снижает нагрузку на летчиков.

Вертолет Ми-171А2 является одним из первых сертифицированных конвертируемых вертолетов типа Ми-8/171. Всего за 60 минут кабина вертолета может быть переоборудована в транспортный, поисково-спасательный или пассажирский вариант. При установке дополнительного оборудования Ми-171А2 может быть использован для выполнения перевозок пассажиров (до 20 пассажиров на энергопоглощающих креслах), для транспортировки грузов до 4 тонн внутри грузовой кабины или до 5 тонн на внешней подвеске, для экстренной эвакуации до двух человек на медицинских модулях, для проведения поисково-спасательных работ и других целей.

Особое внимание разработчики современных вертолетов уделяют повышению безопасности авиатехники. В Ми-171А2 обеспечен повышенный уровень безопасности пилотов и пассажиров в случае аварийной посадки — для этих целей используются энергопоглощающие пассажирские кресла. Непрерывный бортовой контроль

технического состояния систем вертолета позволяет заблаговременно прогнозировать появления неисправностей основных агрегатов и систем.

Кроме того, на вертолете установлены специальные устройства — ножи-тросорезы, которые при полетах на малых высотах могут спасти жизни летчиков и пассажиров от одной из самых распространенных аварий, связанных со столкновениями с линиями электропередачи.

В новом вертолете учтены и самые главные требования коммерческих заказчиков, связанные с его экономической эффективностью в эксплуатации. Техническое обслуживание Ми-171А2 будет проводиться по техническому состоянию. Кроме того, за счет применения новых технологий и материалов уменьшен объем регламентных работ, снижена трудоемкость обслуживания и ремонта вертолета и его основных агрегатов. Увеличены сроки службы и самих агрегатов, и деталей конструкции, что значительно снижает потребность операторов вертолета в запасных частях.

Впервые вертолет Ми-171А2 был представлен на выставке HeliExpo-2012 в США в феврале 2012 года, а в мае 2018 года на HeliRussia-2018 в Москве первый серийный вертолет этого типа был передан в опытную эксплуатацию крупнейшему оператору вертолетов «ЮТэйр — Вертолетные услуги». Одна машина уже поставлена в Казахстан, и до конца года планируется поставка в Индию.

Целевыми рынками сбыта Ми-171А2 являются активно развивающиеся страны: Китай, Индонезия, ОАЭ, Малайзия, Перу, Аргентина, Южная Корея. Идут переговоры по сертификации Ми-171А2 в Индии, Китае, странах Юго-Восточной Азии и Латинской Америки. В конце 2018 года в Юго-Восточной Азии прошел первый в истории демонстрационный тур с участием Ми-171А2. Машина стартовала в Китае и проделала путь в 5 тыс. км с остановками во Вьетнаме, Камбодже, Таиланде и Малайзии.

<https://www.kommersant.ru/doc/4072932>

КОММЕРСАНТЬ ПРИЛОЖЕНИЯ; АВИАСТРОЕНИЕ; ДМИТРИЙ ШАПКИН; 2019.08.27; СИНХРОПТЕРЫ ПРОТИВ КОНВЕРТОПЛАНОВ; НА ПУТИ К СОЗДАНИЮ СКОРОСТНОГО ВЕРТОЛЕТА РОССИЯ ОПЕРЕЖАЕТ ДРУГИЕ АВИАДЕРЖАВЫ ПО КОЛИЧЕСТВУ ОРИГИНАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ

Вертолет, который обладает высокой маневренностью, надежностью, а главное, высокой скоростью на поле боя,— главная цель разработчиков боевых вертолетов последние десять лет. В США в воздух уже поднялись первые прототипы, а в Европе и России разработаны демонстраторы технологий высокоскоростных вертолетных систем самых разнообразных конструкций.

Западные конструкторы были родоначальниками концепции скоростных боевых вертолетов. В 2015 году свой первый полет совершил прототип S-97 Raider, легкий разведывательно-ударный вертолет, на котором отрабатывались технологии для создания целого семейства боевых машин. Его концепция с двумя соосными и одним толкающим винтом стала определяющей и для более тяжелых проектов скоростных вертолетов США. 21 марта на американском полигоне во Флориде впервые поднялся в воздух и в течение получаса совершал маневры в режиме висения новый прототип высокоскоростного вертолета Sikorsky-Boeing SB-1 Defiant. Полет аппарата стал долгожданным событием для разработчиков и всей авиационной общественности, ведь его анонсировали еще в прошлом году, но неоднократно переносили по разным причинам.

Машину разрабатывали в рамках программы создания перспективного летательного аппарата вертикального взлета сухопутных сил США. «Defiant спроектирован так, чтобы летать на скорости, примерно в два раза превышающей показатели обычных вертолетов, и имеет в два раза больший радиус действия, при этом сохраняя лучшие летные качества обычных вертолетов, а то и превосходя их»,— отметил вице-президент компании Sikorsky Дэн Спур.

SB2 Defiant использует технологию предшественника — демонстратора Sikorsky X2. Прототип оснащен двумя соосными несущими и задним толкающим винтами. SB-1 (фирменное обозначение Sikorsky S-100) создан на конкурсной основе в рамках программы армии США Joint Multi-Role Technology Demonstrator по выработке вертолетов новой концепции для создания семейства перспективных вертолетов армейской авиации Future Vertical Lift. Согласно проекту, SB-1 должен перевозить 12 полностью экипированных пехотинцев с крейсерской скоростью не менее 428 км/ч на дальность не менее 424 км.

Его главный конкурент в США по скорости полета — конвертоплан Bell V-280 Valor. В апреле текущего года конвертоплан на испытаниях достиг максимальной скорости 345 узлов — свыше 555 км/ч. Предыдущий рекорд V-280 Valor установил 25 января: машина разогналась до 518 км/ч.

Эта машина участвует в конкурсе ВВС США на создание вертолета, который заменит устаревшие UH-60 Black Hawk. Его разработку начали в 2013 году, среди главных требований армии США указана крейсерская скорость, превышающая 280 узлов, а для морской пехоты — 295 узлов. При этом грузоподъемность аппарата должна быть больше 4,5 тонны.

V-280 не имеет съемного крыла, что позволило значительно снизить массу машины, а также поворотного двигателя: в конвертоплане положение меняет только ротор винта. Боевой радиус машины — 1500 км, перегоночная дальность — 3900 км. Экипаж состоит из двух человек, а в пассажирском салоне смогут поместиться еще 12 солдат в полной экипировке.

В интервью изданию Defence News создатели аппарата рассказали, что конвертоплан полностью удовлетворил требования военных и в ближайшее время может поступить на вооружение ВВС США. До этого аппарат уже совершал полет с горизонтальной посадкой и крутым взлетом под углом 80°. Такая манера взлета позволяет совершить короткий пробег, снизить количество потребляемого топлива и взять с собой больше груза, чем при вертикальном взлете.

Российские разработчики скоростных вертолетов незначительно отстают от западных, по крайней мере по заявленным скоростным характеристикам. Сегодня у нас в стране есть только один демонстратор технологий, но в количестве проектов и их оригинальности мы значительно опережаем конкурентов.

В конце апреля АО «Камов» разработало эскизный проект нового скоростного вертолета по схеме «синхроптер» с двумя несущими и толкающим винтами. Как стало известно из презентации, на которую ссылается ТАСС, вертолет сможет разогнаться до 420 км/ч. «Разработан проект перспективного скоростного летательного аппарата вертикального взлета и посадки на базе несущих винтов вертолета схемы «синхроптер» с толкающим воздушным винтом,— говорится в документе. — Сформированы общий вид, компоновка и рассчитаны лётно-технические характеристики летательного аппарата».

Синхроптер или синхрокоптер — вертолет, у которого два близкорасположенных винта вращаются в противоположные стороны, при этом траектории их лопастей пересекаются, а винты вращаются внахлест. Как говорят специалисты, именно эта схема позволяет повысить КПД вертолета на 4% и увеличить максимальную скорость. Согласно презентации, аппарат будет весить 6,5 тонны, нести тонну полезной нагрузки и летать на дальность 1228 км.

За последние несколько месяцев это уже второй уникальный проект скоростного вертолета от АО «Камов». В конце октября минувшего года в сеть просочилась информация о новом концепте, презентацию проекта которого провел генеральный конструктор КБ имени Камова Сергей Михеев. Согласно презентации, новая машина будет обладать немислимой для вертолета скоростью — 700 км/ч. Аппарат получит

дельтовидное крыло большого размаха, соосный несущий винт, кабину с размещением экипажа «плечо к плечу» и толкающие винты.

Свое видение проекта в марте предложило и ФГУП «Центральный аэрогидродинамический институт имени Жуковского» (ЦАГИ). Его специалисты разработали проект перспективного скоростного вертолета для использования в медицинских, спасательных операциях, для обслуживания удаленных от береговой черты нефтедобывающих платформ или проходящих по Северному морскому пути судов. «Если мы говорим об Арктической зоне с очень низкой плотностью населения или сильно удаленных от берега районах добычи нефти и газа, то надо учесть, что максимальная дальность полета вертолета может составить свыше 1000 км,— говорит начальник отдела системных исследований в области воздушного транспорта ЦАГИ Андрей Смирнов.— Очевидно, что без скоростных летательных аппаратов в санитарной авиации не обойтись».

Концепцию перспективного скоростного вертолета в России развивают еще с 2007 года. Именно тогда камовцы показали свое видение скоростного вертолета Ка-92. Чуть позже проект Ми-Х1 предложило МВЗ им. М. Л. Миля. Демонстратор на базе Ми-24 получил новую кабину, крылья и законцовки винта. В результате в конце 2015 года это позволило машине развить скорость 405 км/ч. Правда, вскоре от гражданской версии вертолета отказались — слишком дорогой оказалась машина в производстве и эксплуатации.

В результате появилась программа скоростного боевого вертолета (СБВ). В 2017 году Минобороны и «Вертолеты России» заключили контракт на создание технического облика СБВ, который в ноябре 2018 года выиграл МВЗ им. М. Л. Миля. Ожидается, что крейсерская скорость перспективного вертолета превысит 400 км/ч, а максимальная будет достигать 500 км/ч. Как отмечал бывший главком ВКС России Виктор Бондарев, скоростной вертолет, разрабатывающийся в интересах Минобороны, пойдет в серию с 2022 года.

<https://www.kommersant.ru/doc/4072770>

КОММЕРСАНТЪ ПРИЛОЖЕНИЯ; АВИАСТРОЕНИЕ; ДМИТРИЙ ШАПКИН; 2019.08.27; ТЯЖЕЛЫЙ ВЕРТОЛЕТ С КИТАЙСКИМ АКЦЕНТОМ; ДОЛГО ЛИ ЖДАТЬ НОВОГО РОССИЙСКО-КИТАЙСКОГО ТЯЖЕЛОГО ВЕРТОЛЕТА АНЛ

Компетенциями по строительству тяжелых транспортных вертолетов сегодня обладают лишь две страны в мире — Россия и США. Однако в последние годы интерес к ним проявляет Китай, где авиапром пока не обладает такими технологиями, но в ближайшие годы может получить их, реализуя совместный с Россией проект АНЛ (Advanced Heavy Lift).

Монополию России и США на создание собственных тяжелых транспортных вертолетов в ближайшее время может поколебать Китай. Правда, не без помощи российских технологий. Поднебесная заинтересована в создании перспективного вертолета АНЛ, который будет обладать грузоподъемностью 15 тонн и преодолевать расстояние 630 км со скоростью до 300 км/ч. Технические характеристики АНЛ позволяют ему конкурировать с российским супертяжеловесом Ми-26Т и американским Sikorsky CH-53.

Рамочное соглашение между «Вертолетами России» и китайской авиастроительной корпорацией AVIC о сотрудничестве по созданию вертолета АНЛ заключено в мае 2015 года. Генеральный контракт участники проекта собирались подписать в том же году, но переговоры затянулись, заключение контракта неоднократно переносилось. Как сообщил минувшей осенью глава холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский, все технические вопросы к тому времени уже были согласованы, но «оставались вопросы финансового и организационного характера». Сейчас программа находится на этапе финальных согласований между двумя странами, а сам контракт могут подписать в текущем году.

Главным разработчиком и производителем вертолета будет Китай, а Россию привлекут как субподрядчика для разработки отдельных элементов конструкции, в частности главного редуктора, рулевого винта и трансмиссионной системы. Реальное проектирование узлов и вертолетов в целом пока не началось, и до полета первого прототипа еще далеко, отмечает независимый военный эксперт Антон Лавров. По его оценкам, минимальный срок после официального старта разработки — пять-семь лет, а до серийных поставок пройдет не менее десяти лет.

«Главная проблема — двигатель. Переход на вариант с не существующим пока российским двигателем ПД-12В еще удлинит разработку и постановку в серию вертолета»,— считает господин Лавров. Альтернативный вариант силовой установки для первого тяжелого китайского вертолета — новая разработка украинского моторостроительного завода «Мотор Сич» на основе двигателя Д-136. В ноябре прошлого года совместно с китайской корпорацией Skyrizon Aviation украинская компания анонсировала возможность строительства в Китае завода по производству авиационных двигателей в 2020 году. Объем инвестиций в создание серийного производства мощностью до 1 тыс. двигателей в год оценивается на уровне 20 млрд юаней.

Проблему первоначального спроса на тяжелые вертолеты китайского производства, вероятнее всего, будут решать военные. «Китай не только источник финансирования, но и крупнейший рынок для нового вертолета. В условиях нынешних санкций это особенно важно, так как без перспектив сбыта и начинать его проектировать не имеет смысла. Основными покупателями предполагаются военные и другие государственные структуры Китая и России»,— полагает Антон Лавров.

Для Китая участие в таком проекте — возможность получить ключевые технологии для создания собственных машин тяжелого класса в будущем — без помощи России это заняло бы намного больше времени и потребовало больше денег и ресурсов. А для нашей страны это единственная возможность создания новой тяжелой военно-транспортной машины, отмечают отраслевые эксперты.

Разработчики АНЛ и сами признают, что новый тяжелый вертолет предназначен в первую очередь для внутреннего китайского рынка, но не исключают, что в дальнейшем его будут экспортировать странам—потребителям китайской авиационной техники. Как заявил в марте У Симин, главный конструктор Китайского вертолетного института научных исследований и разработок (China Helicopter Research and Development Institute), сертификация этого 40-тонного вертолета может закончиться ориентировочно к 2032 году. В будущем планируется произвести около 200 машин, заявил он, добавив, что накопленного в Китае опыта в сфере разработок трансмиссии недостаточно, а сотрудничество с Россией позволит «заимствовать достоинства и восполнить недостатки» китайского авиапрома.

<https://www.kommersant.ru/doc/4072763>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; КИРА КАМНЕВА, ОЛЬГА ТУМАНОВА; 2019.08.26; СТРАХОВАНИЕ АВИАРИСКОВ ТРЕБУЕТ ВЫСОКИХ КОМПЕТЕНЦИЙ; В БЛИЖАЙШИЕ ДВА ГОДА ВСЛЕД ЗА РОСТОМ ПЕРЕВОЗОК РЫНОК АВИАСТРАХОВАНИЯ ВЫРАСТЕТ НА 15-20 ПРОЦЕНТОВ

Начало освоения космоса и бурное развитие гражданской и военной авиации, увеличение объемов пассажиро- и грузоперевозок предопределили необходимость и становление рынка космического и авиационного страхования еще в прошлом веке. Сегодня это одно из самых консервативных и узкоспециализированных направлений в страховании.

О специфике и российской практике авиа- и космического страхования «Российская газета» поговорила с председателем Совета директоров Страхового Дома ВСК Сергеем Алексеевичем Цикалюком.

Ваша компания имеет богатейшую историю и работает на рынке почти 30 лет. Расскажите, когда вы начали работать с авиационными рисками?

Сергей Цикалюк: Страхованием авиационных рисков мы занимаемся уже 25 лет. За это время нами накоплен большой опыт и создана уникальная для рынка компетенция и экспертиза как в андеррайтинге, так и в урегулировании убытков. Сегодня благодаря четко отлаженной процедуре оценки риска процесс заключения договора страхования по стандартным авиарискам занимает менее часа.

Страхование авиатехники остается практически единственным сектором рынка, характеризующимся устойчивым спросом. Что собой представляет сегодня этот рынок в мире и в России?

Сергей Цикалюк: Вы совершенно правильно заметили - страхование авиатехники характеризуется устойчивым спросом. В России это обусловлено в первую очередь наличием четких стандартов и требований при эксплуатации авиационной техники, а также отлично налаженными механизмами оценки рисков и управления ими в авиационной отрасли. Есть понимание важности страхования. При этом основной объем страховых премий приходится на крупнейшие авиакомпании, авиационные предприятия и российских производителей авиатехники. Во всем мире рынок страхования авиационных рисков - это очень консервативный, довольно специфический сектор, связанный с большими страховыми суммами и лимитами ответственности, поэтому им занимается ограниченный круг страховщиков и перестраховочных организаций. Также мы видим ужесточение условий страхования и рост тарифов. Говоря о российском рынке, стоит отметить, что за последние пять лет он стал значительно уже: снизилось количество страховых компаний, работающих в данном сегменте, выросли требования со стороны клиентов к надежности страховых партнеров и уровню предоставляемого сервиса.

Что происходит на рынке авиационного страхования бизнес-авиации, развивается ли он как отдельное направление, и вообще, существует оно как таковое?

Сергей Цикалюк: Сектор авиастрахования значительно шире. Он включает в себя не только страхование воздушных судов: гражданских, военных, бизнес- и малой авиации, и даже беспилотников, но и страхование авиационной ответственности, ответственности аэропортов и аэропортовых служб, связанной как с обслуживанием воздушных судов, так и с эксплуатацией взлетно-посадочных полос, терминалов, ангаров, оборудования и др.

Во всем мире рынок страхования авиационных рисков узкопрофильное, технологически трудное и высокорисковое направление

Если говорить о страховании бизнес-авиации, то в России этот рынок практически не развивается - большинство воздушных судов, относящихся к данному сегменту, зарегистрировано в иностранных юрисдикциях, что позволяет выбирать зарубежных страховщиков, часто имеющих больше возможностей, чем участники российского рынка. При этом говорить о полном его отсутствии, наверное, не стоит, поскольку часть таких воздушных судов все же страхуется у нас.

Как вы уже сказали, это направление характеризуется большими объемами страховых выплат, а соответственно, и большими лимитами ответственности. Что определяет тарифную политику? Есть ли особая специфика страхования авиационных рисков в России?

Сергей Цикалюк: Я бы не сказал, что в России существуют своя специфика или существенные отличия от мировых практик в части страхования авиационных рисков. Это высокорисковое, узкопрофильное и технологически трудное направление. Крупнейшие российские страховщики находятся в постоянном взаимодействии с международными страховыми и перестраховочными организациями и брокерами, участвуют в программах перестрахования рисков разных стран и континентов, что позволяет видеть, осваивать и применять лучшие мировые практики в этой сфере.

Мы обеспечиваем страховую защиту как по классическим рискам - в первую очередь это гибель, повреждение, пропажа без вести воздушного судна и гражданская ответственность владельцев и авиаперевозчиков перед пострадавшими в результате авиационного происшествия, так и дополнительные риски - такие, как причинение ущерба в результате противоправных действий третьих лиц, расходы на поиск и спасение воздушного судна и прочие. Страхование в этой отрасли так же, как и в остальных сегментах, направлено на минимизацию ущерба и ликвидацию последствий происшествий.

На тарифы здесь влияет множество факторов: от конкретных параметров воздушного судна и особенностей его эксплуатации до текущей ситуации на рынке авиастрахования.

Расскажите об опыте урегулирования, связанном со страхованием авиационных рисков в вашей компании. В вашей практике были уникальные случаи, связанные с этим?

Сергей Цикалюк: ВСК - одна из крупнейших компаний на российском рынке и обладает уникальной экспертизой, в том числе урегулирования убытков в авиационном страховании. Это позволяет нам сократить как время на проведение расследования, так и оперативно осуществлять выплаты. Конечно, в истории компании много случаев выплат в результате авиационных инцидентов с гражданскими, военными и беспилотными воздушными судами как отечественного, так и иностранного производства. Например, выплата в результате гибели опытного МиГ-29КУБ в 2014 году составила 507 миллионов рублей, падение вертолета Eurocopter в 2016 году - 143 миллиона рублей, или компенсация повреждений при посадке вертолета Ми-171 в 2018 г. - 359 миллионов рублей и многие другие. Задача страховщика - обеспечивать надежную защиту в непредвиденных обстоятельствах, и без риска не было бы необходимости в страховании. Наша компания обладает безупречной деловой репутацией и всегда выполняет взятые на себя обязательства.

Интересный страховой случай произошел в Ижме в 2010 году. Благодаря героическим усилиям наших российских пилотов и экипажа Ту-154 при полном отсутствии электропитания и отключении бортовых навигационных систем удалось совершить аварийную посадку на непригодную для самолетов этого типа и выведенную из эксплуатации взлетную полосу. К счастью, никто из пассажиров и членов экипажа не пострадал.

При таких выплатах насколько успешен этот бизнес? Каким был прошлый год для рынка страхования авиатехники?

Сергей Цикалюк: 2018 год нельзя назвать успешным для этого рынка: сборы страховщиков по авиастрахованию выросли на 1,2 миллиарда рублей, составив около 12,5 миллиарда рублей, в то время как выплаты увеличились на 2,5 миллиарда рублей, превысив 6,5 миллиарда рублей. Уровень выплат в 52 процента - это крайне высокий показатель для рынка страхования авиационных рисков, поскольку страховщики несут большие расходы не только на прямое возмещение убытков, но и на проведение экспертиз и расследований авиационных происшествий с привлечением узкоспециализированных организаций - сюрвейеров, аджастеров и диспашеров, а также на перестрахование. Ранее он составлял около 35 процентов. Рост выплат стал тревожным сигналом для российских страховщиков и перестраховочных организаций.

Увеличившееся количество авиационных происшествий - как в сегменте авиалиний, так и в малой авиации - уже оказало влияние на поведение участников рынка: мы наблюдаем рост тарифов и ужесточение условий.

ВСК прочно входит в ТОП-5 российских компаний по страхованию авиационных рисков, в 2018 году наши сборы в этом сегменте приблизились к 1 миллиарду.

Сколько компаний сегодня работают на этом рынке? Как вы оцениваете уровень конкуренции?

Сергей Цикалюк: По аналитическим данным, на конец 2018 года на этом рынке работали 30 компаний. При этом на долю 10 крупнейших страховщиков приходится почти 95

процентов всех сборов, поэтому можно говорить о том, что по-настоящему конкуренция разворачивается только между основными игроками.

Каковы перспективы рынка на ближайшие год-два, чем они обусловлены?

Сергей Цикалюк: Мы ожидаем, что в ближайшие два года рынок авиастрахования вырастет на 15-20 процентов за счет коррекции тарифов и роста авиаперевозок.

Риски в авиастроении являются одними из наибольших, поэтому страховой компании не обойтись без широкой системы перестрахования. Удастся ли обходиться ресурсами РНПК или наличие договоров с международными страховыми брокерами тоже необходимо? Как решается эта проблема?

Сергей Цикалюк: Вы совершенно правы! Мы, как и любая другая российская страховая компания, работающая в данном секторе, находимся в постоянном взаимодействии с международными страховыми и перестраховочными организациями. В целом можно говорить о том, что рынок авиационного страхования является глобальным: например, Страховой Дом ВСК выплачивал страховое возмещение клиентам и партнерам из-за рубежа - из Латинской Америки, Африки, Азии. В то же время мы получали страховое возмещение по нашим программам перестрахования от партнеров из Европы, США и Китая.

Немалую роль играет и то, что ВСК, обладая большим объемом собственных средств, имеет возможность сохранять высокий уровень собственного удержания по авиационным рискам, что в настоящее время является крайне важным конкурентным преимуществом.

При этом мы также обеспечены надежными программами перестрахования, в которых задействованы как зарубежные партнеры, так и, разумеется, РНПК. Хочется отметить профессионализм и высокую компетенцию работы национального перестраховщика, благодаря которому российские страховые компании имеют возможность обеспечивать защитой самые сложные и крупные проекты. Мы гордимся тем, что в партнерстве с другими участниками рынка ВСК выступает страховщиком таких важных для отрасли проектов, как страхование самолетов Sukhoi Superjet, а также программы тестовых полетов перспективной разработки российского авиапрома - самолета МС-21.

Помимо авиастрахования ВСК также занимается и страхованием космических рисков. В чем его особенности?

Сергей Цикалюк: Страхованием космических рисков мы занимаемся более двадцати лет, и это еще более узкий рынок. Сегодня аккредитовано Роскосмосом менее 10 страховых компаний, и ВСК в их числе. Мы обеспечиваем страховую защиту как по отечественным космическим программам, так и некоторым зарубежным. Здесь выше и риски, и лимиты ответственности. Например, в результате катастрофы пилотируемого космического аппарата «Союз МС-10» в прошлом году мы выплатили 485 миллионов рублей. Сегодня, совместно с другими страховщиками, мы участвуем в уникальном проекте по выводу на орбиту и стыковке с МКС транспортного пилотируемого корабля «Союз МС-14» с роботом Федором на борту.

Отдельные сегменты страхового рынка сегодня стремительно цифровизируются. Что в этом направлении уже сделано, какой дало эффект? Может ли этот тренд затронуть страхование авиатехники?

Сергей Цикалюк: Сегодня развитие технологий меняет поведение потребителей и затрагивает буквально все сферы жизни, и страхование здесь не исключение. Самое важное для компаний - вовремя осознать, что рынок изменился, и быстро скорректировать свою модель бизнеса. Если компания не внедряет новые технологии в работу сегодня, то завтра она может остаться в числе аутсайдеров.

С 2016 года ВСК активно занимается развитием дистанционных сервисов. Цифровизация - одна из ключевых стратегических целей компании. Наши опросы клиентов и исследования рынка показали, что обычно в общении со страховыми компаниями клиентам не хватает инструментов для быстрой и удобной обратной связи, нет ощущения,

что твоя ситуация под контролем. А это в первую очередь необходимо при наступлении страхового случая. Благодаря мобильному приложению «ВСК страхование» мы решили эту проблему, дав возможность клиенту полностью управлять ситуацией в любом месте и в любое время.

Сегодня, не покидая приложения, можно приобрести практически любой полис: ОСАГО, каско с онлайн-осмотром автомобиля, страхование квартиры, которую вы недавно приобрели, планируете сдавать или снимать, страхование здоровья (с сервисом телемедицины и возможностью лечения за рубежом), страхование от несчастных случаев и страхование во время путешествия. Число клиентов, регулярно пользующихся этими услугами, уже превысило полтора миллиона. Наша разработка получила признание и в профессиональном сообществе. В декабре 2018 года приложение «ВСК страхование» признали сервисным решением года в рамках ежегодной премии «Время инноваций».

Я убежден, что за дистанционными сервисами будущее. Однако говорить о том, что этот тренд может затронуть классическое страхование авиатехники, пока преждевременно. Узкая специфика, большие по объему риски, индивидуальные настройки условий страхования и поиск точечных решений для каждого клиента вне зависимости от того, что он хочет застраховать - собственный вертолет или крупный парк воздушных судов, пока не позволяют полностью перевести этот бизнес на цифровые рельсы. Но работа в этом направлении уже идет: мы начали цифровизацию страхования авиатехники со страхования гражданской ответственности владельцев беспилотных воздушных судов и уже реализовали возможность для расчета стоимости такого полиса в нашем мобильном приложении.

ВСК один из самых технологичных страховщиков на рынке. За счет чего это удастся, и что вы делаете для сохранения лидирующих позиций?

Сергей Цикалюк: Чтобы добиться высокой скорости вывода новых продуктов на рынок, мы приняли решение серьезно усилить IT-подразделение и перейти на собственную разработку программного обеспечения. Год назад мы открыли в Томске Центр разработки. Сегодня в нем работают более 60 человек, а к 2020 году мы планируем увеличить команду уже до 160 человек. Центр решает задачи по модернизации программного обеспечения и развитию новых цифровых сервисов для клиентов, партнеров и сотрудников, а также по внедрению искусственного интеллекта и роботизации процессов компании.

Как вы уже сказали, авиа- и космическое страхование связано с большими лимитами ответственности и привлечением перестраховочных организаций. Есть ли планы по увеличению размера собственных средств и удержанию больших лимитов по рискам на себе?

Сергей Цикалюк: Наша цель - удвоение капитала Группы ВСК в горизонте трех лет и сохранение показателя рентабельности капитала выше 20 процентов. И эта цель - реальна. Нарастивание капитала повысит нашу конкурентоспособность и обеспечит возможность для расширения страховых покрытий, что также увеличит вклад компании в развитие финансового сектора страны.

На протяжении последних лет ВСК показывает устойчивый рост во всех основных сегментах бизнеса. Компания продолжает реализацию стратегии по наращиванию страхового портфеля, внедряет новые дистанционные сервисы для клиентов и совершенствует систему риск-менеджмента. По итогам первого полугодия капитал Группы ВСК вырос почти на 12 процентов - до 29,7 миллиарда рублей, активы - до 142,5 миллиарда, а прибыль составила 4,1 миллиарда.

Мы будем стремиться к продолжению роста объемов бизнеса и наращиванию доли рынка. Сборы в этом году должны превысить 100 миллиардов рублей при обеспечении уровня прибыли не ниже прошлого года - 8 миллиардов.

Значительное повышение капитализации компании, высокие операционные показатели страховщика уже стали основными факторами, повлиявшими на повышение рейтинга финансовой устойчивости страховщика САО «ВСК» с уровня «ВВ-» до «ВВ» в этом году.

Мировой опыт

Лимиты выбирает страна

История страхования авиационных рисков началась в 1919 году с деятельности британских синдикатов Lloyd и Union of Canton. Первая специализированная компания British Aviation Insurance Agency появилась в 1931 году, Aviation and General Insurance Company - в 1935-м.

Сегодня в большинстве стран мира при страховании воздушных судов применяют формы полисов Ассоциации авиационных андеррайтеров Ллойда (L.A.U.A.), в частности, форму AVN1C. Она устанавливает лимиты выплат по физической гибели или повреждению воздушного судна, по гражданской ответственности перед третьими лицами (исключая пассажиров), по гражданской ответственности перед пассажирами (включая багаж и личные вещи пассажиров).

Размеры лимитов каждая страна устанавливает законодательно. Так, суммарные средние компенсации в США и странах Западной Европы составляют от 1 до 4 миллионов долларов на одного погибшего пассажира. В России действующие минимальные страховые суммы на одного пассажира: за причинение вреда жизни - 2,025 миллиона рублей, здоровью - 2 миллиона рублей.

Объем мирового рынка авиастрахования (авиакаско и гражданской ответственности крупных авиаперевозчиков) составляет около 1,5 миллиарда долларов в год, еще 300-500 миллионов долларов в год приходится на происшествия на земле (столкновения, пожары и т. д.).

По оценкам РААКС, на мировом рынке авиастрахования тарифы в последние годы снижаются, потому что предложение страховых услуг существенно опережает спрос. В России, напротив, тарифы в сегменте растут.

Пик высоких тарифов в авиастраховании пришелся на 2002-2003 годы (после трагедии 11 сентября). По данным ресурса Flight Global, среди крупных убытков по каско воздушных судов в мире с 2008 по 2017 год не было ни одного убытка со страховой суммой более 50 миллионов долларов.

В глобальном исследовании авиационной безопасности Allianz - Global Aviation Safety Study отмечается, что, несмотря на значительное повышение безопасности полетов, объем страховых выплат в сегменте растет за счет использования новых материалов в конструировании самолетов, а также из-за более жесткого правового регулирования отрасли и увеличения количества судебных разбирательств. Аварий со смертельным исходом или случаев конструктивной гибели воздушного судна стало меньше. Но новые виды рисков и убытков, такие как ремонт изделий из композитных материалов, повреждение наземного оборудования или же риск запрещения полетов, повышают размеры потенциального ущерба.

Растущая стоимость авиапарка и рост числа пассажиров, как ожидается, приведут к среднегодовой общемировой совокупной страховой сумме в 1 триллион долларов к 2020 году.

<https://rg.ru/2019/08/26/rynok-aviastrahovaniia-vyrastet-na-15-20-v-blizhajshie-dva-goda.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.26; «АЭРОФЛОТ» ОЦЕНИЛ ГОДОВЫЕ ПОТЕРИ ОТ ПЕРЕДАЧИ S7 ДОПУСКА МОСКВА - ПАРИЖ В \$29 МЛН

«Аэрофлот» на данный момент компенсировал только 40% потерь от перевозки пассажиров обанкротившегося «Трансаэро», но решение чиновников перераспределить допуски компании вызывает вопросы и ведет к финансовым потерям в размере \$29 млн, сообщил в интервью «Интерфаксу» гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев.

В августе межведомственная комиссия при Минтрансе РФ решила распределить допуски «Трансаэро» на зимний сезон IATA 2019/2020 между авиакомпаниями на основе голосования. В результате «Аэрофлот» сохранил все допуски, кроме доставшегося S7 маршрута Москва - Париж.

«У меня лично очень хорошие отношения с Владиславом Филевым (владельцем авиакомпании S7 - ИФ), я поэтому к нему лично и к компании претензий не могу предъявить, это бизнес. Но у меня к чиновникам вопросы. По нашей оценке, наши общие сетевые потери на годовом лаге могут составить \$29 млн. И «Шереметьево» потеряет этих пассажиров, потому что они в «Домодедово» уйдут...», - отметил Савельев.

Ущерб для акционеров

«Это, напомню, решение правительства - оно жесткое, конкретное: пока «Аэрофлот» не вернет себе 17 млрд рублей (потраченные на перевозку пассажиров «Трансаэро» - ИФ), он будет использовать допуски. На текущий момент мы компенсировали около 40%. Да, мы называли примерный срок 5-7 лет, но мы же не знали, что керосин так вырастет (в цене - ИФ)!» - сказал Савельев.

«Почему одно юридическое лицо, «Аэрофлот», должно было заплатить за другое юридическое лицо - «Трансаэро»? Это незаконно, все забывают, особенно чиновники, что «Аэрофлот» только на 51% принадлежит государству, 49% - это сторонние акционеры. И они забывают об официальных возможностях акционеров «Аэрофлота» предъявлять иски за нанесение компании ущерба», - отметил глава компании.

Получение допусков

После прекращения деятельности «Трансаэро» в 2015 году группе «Аэрофлот» достались временные права на 56 допусков к ее международным маршрутам, чтобы компенсировать расходы на перевозку ее пассажиров. В 2016 году Росавиация своим приказом продлила на полгода «Аэрофлоту» и «России» 37 допусков, в марте 2017 года - на 32 из 34 запрошенных, в марте этого года - на 31 из 32. Экс-глава Минтранса РФ Максим Соколов (сейчас ведомство возглавляет Евгений Дитрих) заявлял, что допуски автоматически будут продлеваться «Аэрофлоту», пока тот не покроет убытки.

ИНТЕРФАКС; 2019.08.26; АЭРОФЛОТ ПОКРЫЛ 40% ПОТЕРЬ ОТ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ ТРАНСАЭРО, ПЕРЕРАСПРЕДЕЛЕНИЕ ДОПУСКОВ ВЫЗЫВАЕТ ВОПРОСЫ - СЕО

«Аэрофлот» на данный момент компенсировал только 40% потерь от перевозки пассажиров «Трансаэро», решение чиновников перераспределить допуски обанкротившейся компании вызывает вопросы, заявил в интервью «Интерфаксу» гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев.

«Это, напомню, решение правительства - оно жесткое, конкретное: пока «Аэрофлот» не вернет себе 17 млрд рублей, он будет использовать допуски. На текущий момент мы компенсировали около 40%. Да, мы называли примерный срок 5-7 лет, но мы же не знали, что керосин так вырастет!» - сказал Савельев.

«Почему одно юридическое лицо, «Аэрофлот», должно было заплатить за другое юридическое лицо - «Трансаэро»? Это незаконно, все забывают, особенно чиновники, что «Аэрофлот» только на 51% принадлежит государству, 49% - это сторонние акционеры. И они забывают об официальных возможностях акционеров «Аэрофлота» предъявлять иски за нанесение компании ущерба», - отметил глава компании.

После прекращения деятельности «Трансаэро» в 2015 году группе «Аэрофлот» достались временные права на 56 допусков к ее международным маршрутам, чтобы компенсировать расходы на перевозку ее пассажиров. В 2016 году Росавиация своим приказом продлила на полгода «Аэрофлоту» и «России» 37 допусков, в марте 2017 года - на 32 из 34 запрошенных, в марте этого года - на 31 из 32. Экс-глава Минтранса РФ Максим Соколов

(сейчас ведомство возглавляет **Евгений Дитрих**) заявлял, что допуски автоматически будут продлеваться «**Аэрофлоту**», пока тот не покроет убытки.

Но в августе этого года межведомственная комиссия при **Минтрансе** РФ решила распределить допуски «Трансаэро» на зимний сезон IATA 2019/2020 между авиакомпаниями на основе голосования. В результате «**Аэрофлот**» сохранил все допуски, кроме доставшегося S7 маршрута Москва - Париж.

«У меня лично очень хорошие отношения с Владиславом Филевым (владельцем авиакомпании S7 - ИФ), я поэтому к нему лично и к компании претензий не могу предъявить, это бизнес. Но у меня к чиновникам вопросы. По нашей оценке, наши общие сетевые потери на годовом лаге могут составить \$29 млн. И «Шереметьево» потеряет этих пассажиров, потому что они в «Домодедово» уйдут», - отметил Савельев.

ИНТЕРФАКС; 2019.08.26; АЭРОФЛОТ ДОЛЖЕН ПОСТЕПЕННО УХОДИТЬ ОТ «ПЛОСКИХ» ТАРИФОВ, ЭТО НЕРЫНОЧНАЯ МЕРА - СЕО

«**Аэрофлот**» (МОЕХ: AFLT) должен постепенно уходить от «плоских» тарифов, поскольку эта программа убыточна и в целом является нерыночной мерой, считает гендиректор компании Виталий Савельев.

«Да, «плоские» тарифы достаточно серьезным бременем ложатся на экономику «**Аэрофлота**». Более того, это нерыночная мера, и в правительстве, в разных министерствах, нет единства по этому поводу. Многие считают, что это должно со временем отойти, потому что должна быть конкуренция. Я с этим согласен», - сказал Савельев в интервью «Интерфаксу».

«Плоские», то есть не меняющиеся в течение года тарифы, «**Аэрофлот**» ввел в 2015 году, в прошлом году к программе присоединилась авиакомпания «Россия». В настоящее время «плоские» тарифы действуют на рейсах из Москвы во Владивосток, Южно-Сахалинск, Хабаровск, Петропавловск-Камчатский, Магадан, Симферополь, Калининград. Эти перевозки не субсидируются государством, убытки от них покрываются за счет более доходных маршрутов «**Аэрофлота**».

«Мы ввели «плоские» тарифы в 2015 году как временную меру, чтобы поднять мобильность населения. Это было сделано: сейчас летают люди, которые раньше вообще не летали, те же пенсионеры. Тариф 22 тыс. руб. туда-обратно на «России» и 25 тыс. на «**Аэрофлоте**» - если вы пересчитаете на час полета, то такси в Москве стоит столько же или дороже точно, мы это считали. Поэтому это серьезная потеря для «**Аэрофлота**», - заявил Савельев.

«На что мы рассчитываем? Что регионы рано или поздно начнут жить своей жизнью. Вот сейчас врио губернатора Сахалинской области Валерий Лимаренко долго убеждал - и правительство, и нас - поставить им дополнительный рейс, потому что у них будет развиваться туристический кластер, производство. Мы в ближайшее время открываем третий рейс, но уже не по «плоским» тарифам, это будет коммерческий рейс. «Плоские» тарифы для него может сделать сам губернатор, когда примет решение о субсидии на определенную сумму, которую мы с ним проговорили - мы ему показали расчеты. Тогда и тариф останется «плоским» для пассажира, и «**Аэрофлот**» не будет летать в убыток», - сообщил глава «**Аэрофлота**».

РБК; НАТАЛИЯ АНИСИМОВА; 2019.08.26; ГЛАВА «АЭРОФЛОТА» ВПЕРВЫЕ СООБЩИЛ О ПЛАНАХ IPO «ПОБЕДЫ»; ПО СЛОВАМ САВЕЛЬЕВА, «АЭРОФЛОТ» ОБСУЖДАЕТ РАЗМЕЩЕНИЕ ДО 25% КАПИТАЛА «ПОБЕДЫ». ВОПРОС О ВЫВОДЕ КОМПАНИИ НА БИРЖУ БЫЛ ОЗВУЧЕН В НАЧАЛЕ 2019 ГОДА

«Аэрофлот» рассматривает первичное размещение акций (IPO) лоукостера «Победа», своей дочерней компании. Об этом «Интерфаксу» сообщил гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев.

Глава авиакомпании заявил, что обсуждается размещение до 25% капитала «Победы», «но при условии корпоративного одобрения».

По словам Савельева, сейчас у лоукостера 30 самолетов «и оценка, которую нам дают аналитики, — от \$800 млн до \$1 млрд». «Совсем недавно «Победа» стоила порядка \$600 млн, мы об этом говорили», — добавил он.

Савельев отметил, что пока не может назвать возможные сроки IPO, такое решение принимает совет директоров «Аэрофлота». «Но этот вопрос мы прорабатываем. Мы работаем с начала года с некоторыми отечественными банками на этот предмет», — заявил он. Глава «Аэрофлота» также не исключил вариант, при котором пакет лоукостера будет продан стратегическому инвестору.

Вопрос о проведении IPO «Победы» был озвучен в начале текущего года на совете директоров «Аэрофлота», отметил Савельев.

Гендиректор авиакомпании также прокомментировал предложение Федеральной антимонопольной службы (ФАС) правительству о приватизации «Победы». По его мнению, терять контроль в лоукостере для «Аэрофлота» контрпродуктивно: «У нас есть стратегия перевезти 100 млн пассажиров к 2023 году. И с лоукостером «Победа» нам это возможно, без него — нереалистично».

Как говорилось в письме главы ФАС Игоря Артемьева вице-премьеру Максиму Акимову и министру транспорта Евгению Дитриху, приватизация лоукостера будет способствовать развитию внутренних пассажирских перевозок и конкуренции на рынке.

100% акций «Победы» принадлежат «Аэрофлоту». В парке авиакомпании задействованы новые узкофюзеляжные самолеты Boeing 737-800 NG.

<https://www.rbc.ru/business/26/08/2019/5d63a1359a7947b296520e27>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.26; ИНТЕРВЬЮ: Я БЫ СТАВИЛ ВОПРОС НЕ О ПРИВАТИЗАЦИИ «ПОБЕДЫ», А О ТОМ, ПОЧЕМУ НЕТ БОЛЬШЕ ЛОУКОСТЕРОВ В СТРАНЕ - САВЕЛЬЕВ

Пассажирские авиаперевозки в РФ последние три года растут, но за воодушевляющими, казалось бы, цифрами скрываются избыток самолетного парка, а значит, неизбежный демпинг на рынке, растущие издержки компаний по всем основным статьям расходов и как итог - работа на грани рентабельности. О мерах сдерживания цен на авиатопливо и новых услугах для пассажиров, тарифной политике частных аэропортов и «парадоксальных» решениях отраслевых чиновников, последствиях перераспределения международных допусков «Грансаэро» (МОЕХ: TAER) и перспективах выхода на IPO авиакомпании «Победа» в интервью «Интерфаксу» рассказал генеральный директор «Аэрофлота» Виталий Савельев.

- В прошлом году все российские авиакомпании ощутили скачок расходов на керосин. Правительство обсуждало несколько вариантов поддержки отрасли, в том числе прямую субсидию почти на 23 млрд руб., но в итоге остановилось на демпфирующем механизме при закупках топлива, который заработал 1 августа. «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) ждет какого-то эффекта от него, или вам достаточно того, что вы захеджировали свои контракты?

- Мы хеджировались, потому что, первое - отрасль так и не получила те 22,5 млрд руб., которые просил **Минтранс**. Да, было найдено решение с демпфирующим механизмом. Это, безусловно, позитивный шаг. Но, на наш взгляд, параметры механизма рассчитаны только на стрессовый сценарий: уровень цен на топливо, с которого начинает рассчитываться компенсация авиакомпаниям, завышенный. Исходя из конъюнктуры 2018 года, механизм сработал бы только в 4 месяцах - когда были пики всплеска котировок и одновременно резкий рост курса доллара. И если мы пересмотрим прошлый год, когда мы как группа получили дополнительные расходы из-за керосина 48 млрд рублей, с учетом этого демпфирующего механизма мы смогли бы вернуть только 2,2 млрд рублей.

Поэтому совет директоров принял предложение менеджмента, и мы захеджировали 70% объема топливных закупок головной компании группы. Это позволяет быть уверенными в той цене, в которой мы находимся. Выше цены не будет, мы за это заплатили, у нас есть хедж, и мы считаем, что это позволяет нам работать стабильно, независимо от внешних условий.

- То есть для авиакомпаний без захеджированных контрактов большого эффекта демпфер не принесет?

- Сам факт принятия механизма - очень положительное решение, но его надо дорабатывать. Надо будет посмотреть по итогам года, сколько компании смогли вернуть и насколько подрос керосин. И тогда, может быть, можно будет отрегулировать шкалу.

- «**Аэрофлот**» в этом году дважды повышал топливный сбор - это тоже реакция на рыночные условия? Повторная индексация в этом году рассматривается?

- Во-первых, топливная надбавка вводится всегда отдельно от тарифа - сам тариф остается неизменным. Корректировки сбора связаны с тем, что мы продолжаем работать в условиях высоких цен на керосин: средняя цена за первое полугодие была около 44-45 тыс. руб. за тонну против 32 тыс. рублей в 2015-2017 гг. С учетом заключенных сделок хеджирования на второе полугодие надеемся обойтись без дополнительных повышений, но все равно будем внимательно следить за рынком.

Это не наша прихоть - эта необходимая мера, чтобы сохранить экономику компании. На рынке идет демпинг - это подтверждается мнением авиационных аналитиков. Это возникает каждый раз, когда приходят новые самолеты. Внешне кажется, что все спокойно и хорошо. Если надо будет отрапортовать чиновникам, они скажут: пассажиропоток растет. И это правда. Но никто не рапортует, что он растет за счет авиакомпаний. Наша оценка, что на рынке сейчас от 10 до 12% избыточных провозных емкостей. Это означает, что все мы, в том числе «**Аэрофлот**», немного демпингуем, и это сказывается на финансовых результатах.

Второй парадокс, который мы видим, - сейчас практически нет регулируемых тарифов (в аэропортах - ИФ). И смотрите статистику: почти все аэропорты России зарабатывают прибыль, авиакомпании работают практически на уровне рентабельности. Это что, нормально?

Почему это происходит? Потому что аэропорты поднимают тарифы, и довольно существенно, особенно в регионах. Но если вы возьмете зарубежный опыт, когда строится аэропорт, он окупается 17-20 лет. Почему же наши инвесторы, очень уважаемые люди, хотят, чтобы он окупился за 5-7 лет? Они вводят такие тарифы на обслуживание, что авиакомпании становятся малорентабельными. Но если авиакомпании начнут банкротиться, то аэропорт никогда себя не окупит!

- Новый аэропорт Саратова «Гагарин» в этом смысле показательный пример?

- У нас много аэропортов, особенно вновь вводимых, которые очень задирают цены, в том числе и Саратов.

- В первую очередь это частные региональные аэропорты?

- Да. Наш базовый аэропорт «Шереметьево» ведет очень сбалансированную тарифную политику, и я очень благодарен за это частным акционерам. Они понимают, что

авиакомпания должна также зарабатывать, иначе ей невозможно будет развиваться. Нет развития - нет пассажира, нет пассажира - нет денег. А в регионах это зачастую происходит так: приняли решение - а дальше как хотите.

- То есть с авиакомпаниями тарифы не обсуждаются?

- Нет. Были мудрые предложения, что надо согласовывать строительство аэропорта и стоимость последующего обслуживания с авиакомпаниями, но они пока так и не реализованы.

Я не хочу обидеть конкретных губернаторов, но многие строят аэропорты, называя их сразу хабами, хотя хаб - это не аэропорт. Чтобы сделать хаб, нужна авиакомпания, которая построит «волновое» расписание и обеспечит транзит. А ты построил пока все, что угодно - хоромы, торговый центр, но не хаб! Но чтобы авиакомпания пришла, она должна понимать свою экономику, а если экономики нет, она и не придет.

Возьмем, к примеру, «Победу». Она четко отслеживает свою экономику: не хотите, чтобы мы летали дешево - разворачиваемся и уходим. Потому что какой смысл «Побед» летать за смешные, доступные россиянам цены, если аэропорт при этом задирает тарифы? У нее около 8% билетов по 499 рублей, а аэропорт хочет 2 тыс. рублей взять с авиакомпании за обслуживание пассажира. Все должно быть разумно. И аэропорт должен тоже зарабатывать на пассажирах, но без ущерба для авиакомпании.

- Что вы думаете по поводу истории с «Пулково», которое внезапно пригрозило «России» прекращением обслуживания из-за отсутствия предоплаты?

- Во-первых, «Пулково» - это аэропорт, который работает в плюсе, с прибылью. «Россия» работает на грани рентабельности, и то - коммерческой частью управляет «Аэрофлот». Какой цели добивается «Пулково»? Не знаю, это, наверно, лучше у них спросить. Может, ему выгодно, чтобы «Россия» ушла, поэтому они ведут такую политику.

- Возвращаясь к экономике «Аэрофлота»: в этом году вы ввели несколько платных допуг для пассажиров - какие из них оказались самыми доходными?

- Безбагажный тариф. Удивительная вещь: мы видим, что на некоторых направлениях он дает примерно 30%-ную скидку на билеты в эконом-классе, при этом, по нашей оценке, за год мы можем заработать (за счет продажи платного багажа - ИФ) около 2 млрд рублей. Всего «Аэрофлот» заработал на допугах - а это и оплата багажа, и меню на заказ, и предварительный выбор мест, повышение класса обслуживания и прочее - порядка 8,6 млрд руб. только за первый квартал этого года. Доля дохода от допуг в общей выручке рейсов под коммерческим управлением «Аэрофлота» увеличилась до 7%.

- Межведомственная комиссия при Минтрансе в этот раз решила не продлевать «Аэрофлоту» допуски на международные маршруты «Трансаэро», переданные после перевозки ее пассажиров в 2015 году. Вы согласны с этим решением? Понесенные «Аэрофлотом» убытки, которые оценивались вами в 17 млрд руб., покрыты?

- Когда наши чиновники принимают решение, они ничем не рискуют, ни за что не отвечают. Мы перевезли 2 млн пассажиров за свой счет. Этот счет, который нам обошелся в 17 млрд рублей, мы его и показали. Почему одно юридическое лицо, «Аэрофлот», должно было заплатить за другое юридическое лицо - «Трансаэро»? Это незаконно, все забывают, особенно чиновники, что «Аэрофлот» только на 51% принадлежит государству, 49% - это сторонние акционеры. И они забывают об официальных возможностях акционеров «Аэрофлота» предъявлять иски за нанесение компании ущерба.

В той ситуации был найден компромисс. Это, напомним, решение правительства - оно жесткое, конкретное: пока «Аэрофлот» не вернет себе 17 млрд рублей, он будет использовать допуски. На текущий момент мы компенсировали около 40%. Да, мы называли примерный срок 5-7 лет, но мы же не знали, что керосин так вырастет!

По решению недавней межведомственной комиссии забрали допуск в Париж. У меня лично очень хорошие отношения с Владиславом Филевым (владельцем авиакомпании S7,

которой достался допуск - ИФ), я поэтому к нему лично и к компании претензий не могу предъявить, это бизнес. Но у меня к чиновникам вопросы. По нашей оценке, наши общие сетевые потери на годовом лаге могут составить \$29 млн. И «Шереметьево» потеряет этих пассажиров, потому что они в «Домодедово» уйдут...

Я знаю, как устроено распределение допусков, например, в Германии: сначала получает группа Lufthansa, а потом все остальные по остаточному принципу. Ну, потому что это компания, которая является флагманом! То же самое в Великобритании. А у нас считают так: с одной стороны, дайте прибыль, дивиденды, берите на себя социальную нагрузку, а с другой стороны - забирают допуски и отдают частной компании. Просто парадокс!

- Как вы расцениваете предложение ФАС приватизировать «Победу»?

- Во-первых, если мы возьмем мировой опыт, в каждой авиационной группе присутствует лоукостер, и он основной драйвер роста. Если мы возьмем прогнозы IATA, они также указывают на тренд, что активнее всех в мире развивается именно этот сегмент. Мы в этом году будем праздновать 5-летие «Победы», за это время она поставила много рекордов: по темпу роста пассажиропотока, по среднесуточному налету Boeing 737-800NG. С приходом «Победы» на маршрут стоимость билетов в среднем снижается на 20%.

Я бы ставил вопрос не о приватизации «Победы», а вопрос - почему нет больше лоукостеров в стране? Зачем приватизировать и отнимать у группы основной драйвер роста, если можно создать аналоги? Ведь мы показали пример. Закон же не под «Победу» сделан. Хочу напомнить, что в России были попытки создания лоукостеров до «Победы» - вспомним «Авианову», SkyExpress. Почему они обанкротились? Не было законов. Но сейчас ведь есть.

Второй момент. Часто можно слышать - надо заканчивать летать за рубеж «Победой», давайте летать в России. Вопрос к коллегам, к чиновникам. А что, россиянам дешево летать за рубеж не надо? И кто отвечает за работу группы «Аэрофлот», «Победы»? Генеральный директор. Почему вы вмешиваетесь в операционную деятельность группы «Аэрофлот» и генерального директора? Если мы не полетим за рубеж, а это эффективно с точки зрения экономики, значит, мы не будем продавать дешевые билеты на внутренних рейсах. Потому что просто не на чем будет зарабатывать! Кто сказал, что надо летать 20% за рубеж и 80% внутри России? Откуда такая информация, какой закон, какие федеральные авиационные правила об этом говорят? Отвечаю: никакие.

- В целом вы рассматриваете опцию продажи части пакета «Победы»?

- Мы на совете директоров «Аэрофлота» в начале года озвучили вопрос IPO «Победы», но только небольшой части. Терять контроль в этой компании, на мой взгляд, контрпродуктивно. У нас есть стратегия перевезти 100 млн пассажиров к 2023 году. И с лоукостером «Победа» нам это возможно, без него - нереалистично.

- В рамках обсуждения IPO речь идет о пакете до 25%?

- Да, до 25%, но при условии корпоративного одобрения.

- На каком этапе роста компании это было бы целесообразно?

- Совсем недавно «Победа» стоила порядка \$600 млн, мы об этом говорили. Сегодня у нее 30 машин, и оценка, которую нам дают аналитики, - от \$800 млн до \$1 млрд. Я не могу вам говорить раньше времени о возможных сроках продажи, это решение принимает совет директоров «Аэрофлота», но этот вопрос мы прорабатываем. Мы работаем с начала года с некоторыми отечественными банками на этот предмет. Если это будет интересно - почему бы нет?

Но надо понимать, какой инвестор нам в этом случае пригодится - стратегический инвестор по развитию «Победы», либо инвестор, который массовый, который просто будет на рынке.

Когда речь идет о приватизации, я всегда говорю, что это нужно делать в двух случаях. Первый - когда менеджмент компании плохо выполняет свои обязанности. Второй -

нужны деньги в казну. Я был против приватизации «Аэрофлота», когда он стоил меньше \$1 млрд. Был период, когда «Аэрофлот» стоил \$4 млрд, но тогда никто не захотел продавать, потому что деньги в стране были. Сейчас то же самое с «Победой», у которой потенциал роста очень высокий. Благодаря «Победе» и капитализация группы «Аэрофлот» будет расти. Зачем же тогда ее сегодня продавать? Вот моя позиция.

- Ваша новая стратегия предполагает региональную экспансию. На первом этапе в ней - Красноярский хаб. В какой стадии находится этот проект?

- Мы долго выбирали место, где у нас будет второй дом. Стоял выбор между Екатеринбургом и Красноярском, мы выбрали Красноярск. Мы верим, что этот регион будет развиваться. С летнего расписания 2020 года там будут базироваться восемь самолетов - три Boeing 737 и пять Sukhoi Superjet. Оттуда будет сеть разлетов: в Пекин, Сочи, Санью, Омск, Томск, Иркутск, Норильск, Новосибирск, Екатеринбург, Игарку. Мы готовим линейную станцию дочерней компании «А-Техникс», которая будет обслуживать самолеты. Здесь будут работать 320 сотрудников, уже отобраны порядка 120 кандидатов на должность борпроводников.

Что касается перспектив - все будет зависеть от властей региона. Есть пессимистичный сценарий развития, есть оптимистичный. В Красноярском крае я сам семь лет работал, и я его хорошо знаю. Там доступные туристические кластеры, и промышленность хорошо развита. И если государство будет вкладывать деньги в развитие края и авиаузла, конечно, мы будем наращивать свой темп быстрее, чем собирались.

И второе - мы должны понимать, что 100 млн пассажиров, которых собирается перевезти «Аэрофлот», мы должны где-то размещать. «Шереметьево» развивается очень интенсивно, и мы очень благодарны аэропорту за его понимание, за то, что они делают «пятизвездочные» (по оценке Skytrax - ИФ) терминалы, то есть они вкладываются по полной. Но они тоже ограничены в ресурсе: например, нельзя построить четвертую или пятую полосу. Поэтому нам все равно надо куда-то передислоцироваться.

- Недавно «Шереметьево» заявили, что собираются строить седьмой терминал G - это реакция на вашу новую стратегию?

- Да, мы сейчас работаем очень плотно, мы еженедельно встречаемся - с акционерами, с генеральным директором «Шереметьево». Коллеги верят в нашу стратегию и строят терминал с учетом наших планов, в том числе по транзиту. Как один из вариантов, этот терминал может быть для лоукостера «Победа». Она не уйдет из «Внуково» полностью, но какие-то рейсы для код-шеринга с «Аэрофлотом» мы, возможно, переведем. Это мировая практика, это пока лучший опыт, который мы видели за рубежом. И мы сейчас с консультантами прорабатываем вопрос, как это можно сделать. Это не значит, что на 100% будет так, но это вопрос, который мы обсуждаем достаточно интенсивно.

- Согласно стратегии, стоимость «Аэрофлота» к 2023 году вырастет до 400 млрд рублей. За счет чего это получится?

- Как минимум, для этого необходимо присутствие в группе «Победы» как основного драйвера. Но в целом, мы не можем говорить, когда капитализация достигнет конкретного уровня. Авиационный бизнес - один из самых чувствительных среди многих отраслей к небольшому изменению параметров: курса, загрузки, доходных ставок, удельных затрат CASK. Наша задача - максимально эффективно управлять компанией, а капитализацию оценит рынок.

На фоне стабилизации цен на керосин и курса валют в высокий сезон мнение инвесторов и аналитиков на ближайший год улучшилось - с начала года на середину августа капитализация выросла почти на 10%.

- Вы недавно вернули казначейские акции на баланс дочернего «Аэрофлот-финанс». Когда рассчитываете продать этот пакет в рынок?

- У нас есть хороший опыт. У нас были тяжелые баталии на совете директоров прошлых созывов, когда в основном миноритарные акционеры, их представители, требовали

продать эти акции. На каждом совете возникало: срочно продавайте! Но мы дождались хорошего момента и (в 2017 г. - ИФ) продали эти акции - и привлекли в компанию около 10 млрд рублей (\$170 млн по курсу на момент сделки - ИФ). Поэтому продавать их прямо сейчас контрпродуктивно. Но так как мы верим в рост стоимости компании, то придет тот момент, когда мы эти акции продадим с большой для себя выгодой, как мы это уже один раз сделали.

- Будет ли «Аэрофлот» выкупать блокпакет авиакомпании «Россия» у администрации Петербурга, который та собралась продавать в 2019 году?

- «Россия» - важная компания для группы, на ее базе мы развиваем «плоские» тарифы на Дальний Восток, обеспечиваем присутствие на рынке Петербурга. Нам известно из СМИ, что администрация Петербурга собирается продавать пакет, но в какие-либо переговоры мы пока не вступали. Наш интерес зависит от стоимости этого актива, ее потребуется еще определить.

- По поводу «плоских» тарифов на Дальний Восток: с одной стороны, местные власти часто просят о дополнительных рейсах, с другой стороны, для компании «плоские» тарифы убыточные. Будете ли вы развивать эту программу?

- Да, «плоские» тарифы достаточно серьезным бременем ложатся на экономику «Аэрофлота». Более того, это нерыночная мера, и в правительстве, в разных министерствах, нет единства по этому поводу. Многие считают, что это должно со временем отойти, потому что должна быть конкуренция. Я с этим согласен.

Мы ввели «плоские» тарифы в 2015 году как временную меру, чтобы поднять мобильность населения. Это было сделано: сейчас летают люди, которые раньше вообще не летали, те же пенсионеры. Тариф 22 тыс. руб. туда-обратно на «России» и 25 тыс. на «Аэрофлоте» - если вы пересчитаете на час полета, то такси в Москве стоит столько же или дороже точно, мы это считали. Поэтому это серьезная потеря для «Аэрофлота».

На что мы рассчитываем? Что регионы рано или поздно начнут жить своей жизнью. Вот сейчас врио губернатора Сахалинской области Валерий Лимаренко долго убеждал - и правительство, и нас - поставить им дополнительный рейс, потому что у них будет развиваться туристический кластер, производство. Мы в ближайшее время открываем третий рейс, но уже не по «плоским» тарифам, это будет коммерческий рейс. «Плоские» тарифы для него может сделать сам губернатор, когда примет решение о субсидии на определенную сумму, которую мы с ним проговорили - мы ему показали расчеты. Тогда и тариф останется «плоским» для пассажира, и «Аэрофлот» не будет летать в убыток.

Я считаю, что это правильная мера: потихоньку с «плоским» тарифом надо расставаться. Либо делать его более фокусированным - для населения пенсионного возраста, студентов, ровно так, как работают субсидии правительства. Но это моя позиция, и это вопрос для обсуждения. Но расширять «плоские» тарифы на другие регионы - я категорически против, потому что «Аэрофлот» это бремя не может понести. И повторяюсь, это нерыночная мера, которая может привести просто к убыткам авиакомпании.

ИНТЕРФАКС; 2019.08.26; «ПОБЕДА» МОЖЕТ ПЕРЕВЕСТИ ЧАСТЬ РЕЙСОВ В «ШЕРЕМЕТЬЕВО» ПОСЛЕ СТРОИТЕЛЬСТВА 7-ГО ТЕРМИНАЛА - САВЕЛЬЕВ

«Победа» может перевести часть московских рейсов из «Внуково» в «Шереметьево» после строительства в периметре аэропорта седьмого терминала G, заявил в интервью «Интерфаксу» гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев.

«Мы сейчас работаем очень плотно, мы еженедельно встречаемся - с акционерами, с генеральным директором «Шереметьево». Коллеги верят в нашу стратегию и строят терминал с учетом наших планов, в том числе по транзиту. Как один из вариантов, этот терминал может быть для лоукостера «Победа», - сказал Савельев.

Он отметил, что «Победа» не уйдет из «Внуково» полностью, «но какие-то рейсы для код-шеринга с «Аэрофлотом» мы, возможно, переведем».

«Это мировая практика, это пока лучший опыт, который мы видели за рубежом. И мы сейчас с консультантами прорабатываем вопрос, как это можно сделать. Это не значит, что на 100% будет так, но это вопрос, который мы обсуждаем достаточно интенсивно», - сказал глава «Аэрофлота».

О том, что АО «Международный аэропорт «Шереметьево» (МАШ, оператор аэропорта) может начать строительство нового пассажирского терминала G, ранее в августе сообщил замгендиректора компании Сергей Папков. По его словам, строительство может начаться в южном терминальном комплексе аэропорта после 2024 года.

ТАСС; 2019.08.26; «ПОБЕДА» ОЖИДАЕТ НАЧАЛА ПОСТАВОК BOEING 737 MAX 8 НЕ РАНЬШЕ ВЕСНЫ 2020 ГОДА

Лоукостер «Победа» ожидает, что поставки самолетов Boeing 737 MAX 8 начнутся с задержкой в полгода, сообщил ТАСС источник в авиакомпании.

Поставки должны были начаться в ноябре 2019 года, но на данный момент эксплуатация самолетов Boeing 737 MAX 8 запрещена до выяснения обстоятельств произошедших в этом году авиакатастроф в Эфиопии и Индонезии.

«Мы ждем их [новые самолеты] с задержкой на полгода в поставках», - сказал он, сославшись на информацию, полученную от концерна Boeing. По данным источника, согласно контракту, авиапроизводитель попадет на штрафные санкции в случае переноса поставок более чем на полгода.

Официальный представитель авиакомпании не стал комментировать новые сроки поставок, но пояснил, что поставки не начнутся до тех пор, пока не будет уверенности в абсолютной безопасности самолета.

«Победа» заказала 15 машин этой модели. Сейчас во флоте лоукостера 30 самолетов предыдущего поколения - Boeing 737-800 NG.

Ранее гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев заявлял, что если не будет стопроцентной гарантии безопасности самолета, «Аэрофлот» может отказаться от приобретения самолетов Boeing 737 MAX 8 для «Победы».

В начале августа газета The Wall Street Journal сообщала, что эксплуатация самолетов этой модели может возобновиться не ранее начала 2020 года, так как американский авиарегулятор дополнил новыми тестами процедуру сертификации машин. В конце июля WSJ писала, что авиагигант может приостановить производство самолетов Boeing 737 MAX 8, если регулятор не одобрит возобновление эксплуатации до конца года. По данным авиаконцерна, потери Boeing из-за приостановки использования самолета и отсрочек эксплуатации составят \$4,9 млрд.

О приостановке эксплуатации Boeing 737 MAX

Эксплуатация самолетов Boeing 737 MAX была приостановлена после двух авиакатастроф. 10 марта 2019 года в Эфиопии разбился самолет Boeing 737 MAX 8 авиакомпании Ethiopian Airlines, в результате чего погибли 157 человек. А 29 октября 2018 года при катастрофе самолета аналогичной модели компании Lion Air в Индонезии погибли 189 человек.

Руководство Boeing признало, что в обоих случаях на борту самолетов перед крушением был сбой в работе системы MCAS.

После этого многие страны, включая Россию, США и государства ЕС, из соображений безопасности приостановили эксплуатацию самолетов этой серии.

В России, кроме «Победы», заказы на эту модель самолета также есть у авиакомпаний S7 - 11 машин (две из них были поставлены, сейчас полеты не осуществляют), «Уральские авиалинии» - на 14 самолетов, Utair - на 30 самолетов.

<https://tass.ru/ekonomika/6798265>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.26; МАЙСКАЯ ТРАГЕДИЯ С SSJ-100 НЕ ПОВЛИЯЛА НА ИНТЕРЕС К САМОЛЕТУ, ПРОРАБАТЫВАЮТСЯ НОВЫЕ КОНТРАКТЫ - МАНТУРОВ

Трагедия с участием Sukhoi Superjet 100 «Аэрофлота» (МОЕХ: AFLT), произошедшая в «Шереметьево» 5 мая, не повлияла на интерес заказчиков к этому самолету, прорабатываются новые контракты, заявил в интервью «Интерфаксу» глава Минпромторга РФ Денис Мантуров.

«Что касается майской трагедии в «Шереметьево» - я считаю преждевременным и некорректным делать какие-либо выводы, пока комиссия по расследованию не завершила свою работу. Могу лишь отметить, что, согласно предварительному отчету МАК, самолёт был управляем, системы - радиосвязь, управление, механизация крыла, шасси, двигатели - работали», - сказал Мантуров.

«Мы продолжаем реализацию программы SSJ-100. Этот продукт остаётся перспективным с точки зрения требований рынка. Сейчас прорабатывается ряд контрактов как с российскими, так и с зарубежными региональными игроками. Имена назвать не могу, это конфиденциальная информация. Но интерес к SSJ-100 есть - это факт», - добавил министр.

ИНТЕРФАКС; 2019.08.26; СОВЕТНИК ГЛАВЫ ОАК ОБВИНИЛ АЭРОФЛОТ В ДИСКРЕДИТАЦИИ SSJ-100 ПОСЛЕ МАЙСКОЙ ТРАГЕДИИ В ШЕРЕМЕТЬЕВО

Советник гендиректора ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация» (ОАК) Борис Алешин обвинил «Аэрофлот» в дискредитации Sukhoi Superjet 100 после майской трагедии с участием этого самолета в «Шереметьево».

«Не должно быть дискуссии в одностороннем порядке - когда случилась катастрофа, и вдруг «Аэрофлот» рассказал всему миру, что самолет дрянь и дерьмо, по-русски говоря, и во всем виноват самолет», - заявил Алешин на Евразийском аэрокосмическом конгрессе в Москве в понедельник.

«Мы, промышленность, проявили максимум такта, мы не сказали ни одного слова в адрес ни «Аэрофлота», ни пилотов, ни подготовки в «Аэрофлоте», ни тех проблем, который «Аэрофлот» сам породил за счет неумелого менеджмента. Потому что расследование должно было пройти до конца. И пока этого не сделано, никто не имеет права нигде бросать обвинения, причем чуть ли не по всей международной прессе. Поэтому это тоже вопрос дискредитации (SSJ-100), вы понимаете», - добавил Алешин.

5 мая следовавший из Москвы в Мурманск SSJ-100 «Аэрофлота» вернулся в «Шереметьево», где совершил аварийную посадку и загорелся. Жертвами катастрофы стали 41 человек из находившихся на борту 78 человек. В рамках расследования трагедии рассматриваются версии об ошибке пилотирования, отказе техники, погодных условиях и другие.

«Аэрофлот» официально не комментировал причины трагедии, но неоднократно призывал СМИ воздержаться от выводов до итогов расследования, которое ведет комиссия Межгосударственного авиационного комитета (МАК). Глава Минпромторга РФ Денис Мантуров в июне после публикации предварительного отчета МАК заявил, что командир SSJ-100 «Аэрофлота» мог продолжать полет, не возвращаясь в аэропорт «Шереметьево», поскольку системы самолета работали штатно.

«Могу сказать, что предварительный отчет подтверждает то, что касается техники: непосредственно системы работали в штатном режиме - за исключением момента попадания шаровой молнии в самолет, когда отключился автопилот. Но при этом система настолько четко сработала и предоставила возможность пилоту при работающих системах дальше осуществлять полет», - говорил Мантуров.

ИНТЕРФАКС; 2019.08.26; ОАК МОЖЕТ ПЕРЕЙТИ НА КОНТРАКТЫ С ПОЛНЫМ ТЕХСОПРОВОЖДЕНИЕМ САМОЛЕТОВ И ПРЕДОСТАВЛЕНИЕМ ЭКИПАЖА - МАНТУРОВ

ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация» (ОАК) прорабатывает новую схему контрактов с заказчиком, при которой все риски и ответственность за обеспечение исправными воздушными судами под расписание переходят к производителю, сообщил в интервью «Интерфаксу» глава Минпромторга РФ Денис Мантуров.

«В этом случае авиакомпания может сосредоточиться на своих ключевых задачах - организации лётной работы, сервиса, развитии маршрутной сети. А все технические вопросы, в том числе по техобслуживанию планера, агрегатов и двигателей, доработке конструкции самолёта, оперативному планированию и расстановке судов под рейс берёт на себя производитель», - сказал министр.

Такая «сервисная модель бизнеса», по словам Мантурова, подтверждается последней международной практикой. Он привел в пример Boeing и Airbus, которые предоставляют своим заказчикам опцию полной технической эксплуатации самолёта с оплатой услуги пропорционально налёту.

«Дальнейшее развитие идеи полного техсопровождения - это «мокрый лизинг» (АСМІ). Провайдер предоставляет заказчику самолёт, обеспечивает его техническую эксплуатацию, предоставляет лётные и кабинные экипажи, страхует риски», - отметил Мантуров. Эта форма, по его мнению, «привлекательна для эксплуатанта как инструмент развития маршрутной сети и плюс помогает осваивать новый тип самолёта, тем самым снижая требуемые инвестиции».

В июле источники «Интерфакса» сообщали, что курирующие российский авиапром чиновники и топ-менеджмент ОАК в поисках новых способов повышения среднесуточного налета SSJ-100 рассматривают так называемую схему Total care. Ее суть в том, что все виды техобслуживание и ремонт (ТОиР) самолета и запчастей закрепляются за специализированными структурами, при этом деньги они получают не за сами работы, а за выполненные воздушным судном летные часы. Предприятие ТОиР в таком случае будет материально заинтересовано в качественном ремонте самолета - соответственно, тот будет повышать налет, объяснял собеседник агентства.

Согласно закрытой статистике Росавиации по налету судов у российских авиакомпаний, в 2018 году налет SSJ-100 составил 3,6 часа в сутки, сообщила газета «Ведомости». Для сравнения: самые популярные у авиаперевозчиков модели - среднемагистральные Airbus A320 и Boeing-737-800 - летали в среднем по 10 и 11 часов в сутки соответственно.

ИНТЕРФАКС; 2019.08.26; «ЖУКОВСКИЙ» УСТАНОВИТ НОВОЕ ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ОТПУГИВАНИЯ ПТИЦ

Компания-оператор подмосковного аэропорта «Жуковский» - АО «Рампорт Аэро» - планирует установить новое оборудования для отпугивания птиц.

«Международный аэропорт «Жуковский» совместно с оператором аэродрома «Раменское» - ЛИИ имени М.М. Громова - приступил к реализации мер для комплексного улучшения работы орнитологической службы. В частности, аэропорт профинансировал модернизацию, приобретение и скорейшее внедрение нового оборудования для отпугивания птиц, которое уже устанавливается и вводится в эксплуатацию специалистами ЛИИ», - говорится в сообщении «Рампорт Аэро».

Работы будут завершены «в кратчайшие сроки», основной комплекс мероприятий будет выполнен до открытия выставки МАКС, сообщил первый заместитель гендиректора компании Евгений Солодилин, чьи слова приведены в сообщении.

«Совместными усилиями будет создан дополнительный контур биоакустических установок, пропановых пушек и прочего специального оборудования по всему периметру аэродрома. Предпринятые меры позволят качественно повысить эффективность работы

соответствующих служб и обеспечить кардинальное улучшение орнитологической обстановки на территории аэропорта», - прокомментировал Солодилилин.

Утром 15 августа Airbus A321 авиакомпании «Уральские авиалинии» (МОЕХ: URAL), выполнявший рейс из аэропорта «Жуковский» в Симферополь, совершил аварийную посадку на кукурузном поле неподалеку от места вылета. На борту лайнера было 226 пассажиров и семь членов экипажа, все остались живы. Причиной происшествия стало попадание птиц в оба двигателя самолета.

Орнитологическую защиту аэродромных объектов «Жуковского» обеспечивает ЛИИ Громова («дочка» ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация» (МОЕХ: UNAC)). После авиапроисшествия в ЛИИ заявили, что перед вылетом лайнера «Уральских авиалиний» полоса была осмотрена «на предмет отсутствия миграции птиц», во время вылета орнитологические средства защиты работали штатно. Вместе с тем Солодилилин заявлял, что ЛИИ Громова неоднократно обращался в прокуратуру с жалобами на увеличенное скопление птиц вокруг аэродрома, в последний раз - примерно месяц назад.

ИНТЕРФАКС; 2019.08.26; БАШКИРИЯ НАМЕРЕНА В 2020Г ВЫДЕЛИТЬ НА ПОДДЕРЖКУ РЕЙСОВ ЮТЭЙР БОЛЕЕ 180 МЛН РУБ

Власти Башкирии намерены субсидировать ряд авиарейсов авиакомпании «ЮТэйр» (МОЕХ: UTAR) из международного аэропорта «Уфа» (на 100% принадлежит Башкирии), сумма господдержки в 2020 году в рамках соответствующей региональной программы может превысить 180 млн рублей, сообщил руководитель башкирского Госкомитета по транспорту и дорожному хозяйству Тимур Мухаметьянов.

«В настоящее время в бюджете Республики Башкирия на следующий год предусмотрено финансирование на субсидирование - более 100 млн рублей. Мы (Гостранс - ИФ) считаем, что этой суммы недостаточно. Будет обсуждаться дополнительное выделение субсидирования еще 80 млн рублей», - сказал глава Госкомитета журналистам в понедельник.

Он пояснил, что в планах властей создать на базе уфимского воздушного транспортного узла воздушный хаб для обслуживания транзитных пассажиров из Сибири в центральную часть России и в ее южные регионы. География полетов, как ожидается, будет расширена.

«Субсидироваться будут конкретные рейсы, которые будут объявлены позже, после сегодняшнего совещания», - добавил Мухаметьянов.

Аэропорт Уфы, первый региональный аэропорт России, подтвердивший свое соответствие производственным стандартам ISAGO (IATA Safety Audit for Ground Operations), обслуживает более 40 российских и зарубежных авиакомпаний, имеет две взлетно-посадочные полосы. Аэровокзальный комплекс, состоящий из двух терминалов, обеспечивает общую пропускную способность 1,4 тыс. пассажиров в час. Средний пассажиропоток в год составляет 3 млн человек.

«ЮТэйр» входит в топ-10 авиакомпаний России по пассажирообороту. В 2018 году авиакомпания перевезла 7,96 млн человек, в 2019 году планирует увеличить перевозки на 12%, до 8,9 млн пассажиров. В парке перевозчика 50 магистральных воздушных судов Boeing и 15 региональных ATR-72.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6799823>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.26; ЮТЭЙР ПОЛУЧИЛА КОНТРАКТ ДО 2023Г НА ДОСТАВКУ ПЕРСОНАЛА РОСНЕФТИ В ИГАРКУ ЗА 4,2 МЛРД РУБ.

Закупочный комитет НК «Роснефть» (МОЕХ: ROSN) принял решение подписать договор с авиакомпанией ЗАО «ЮТэйр» (Тюменская область, работает под брендом «ЮТэйр-Карго») на доставку персонала нефтяной компании из Красноярска в Игарку (Красноярский край) и обратно, сообщается на сайте госзакупок.

Цена контракта составит 4 млрд 193,3 млн рублей.

«Роснефть» объявила тендер на авиаперевозки персонала в Игарку в декабре 2018 года. Начальная (максимальная) цена контракта составляла 3 млрд 469,7 млн рублей.

«ЮТэйр» должна будет с момента подписания договора и до 31 декабря 2022 года осуществить 1,68 тыс. авиарейсов двумя воздушными судами (порядка 35 рейсов в месяц). Объем перевозок - не менее 120 пассажиров в одном направлении с грузом весом до 100 кг на каждого.

Заявки на участие в соответствующем запросе предложений подавали еще три авиакomпании - «Ямал», «Алроса» и «КрасАвиа».

Игарка стала базой НК «Роснефть» для освоения нефтегазовых месторождений на севере Красноярского края, в первую очередь, Ванкорского кластера, в который входят Лодочное, Тагульское, Сузунское и собственно Ванкорское месторождения.

ООО «РН-Ванкор» является оператором Ванкорского кластера. Компания создана в апреле 2016 года путем выделения из АО «Ванкорнефть». «РН-Ванкор» также полностью контролирует всю инфраструктуру кластера (включая нефтепровод Ванкор-Пурпе).

Эксплуатацией Ванкорского кластера занимается АО «Ванкорнефть». По оперативным данным, компания в 2018 году добыла 16,149 млн тонн нефти и 7,165 млрд кубометров газа, что меньше, чем было годом ранее на 8,4% и 13,9%, соответственно.

В собственности индийских госкомпаний находится 49,9% «Ванкорнефти»: ONGC владеет 26%, консорциум в составе Oil India Ltd, Indian Oil Corporation Ltd и Bharat PetroResources Ltd - 23,9%. Остальные акции принадлежат НК «Роснефть».

ЗАО «ЮТэйр» выполняет чартерные перевозки пассажиров и грузов по РФ и за рубеж, базируется в аэропортах Сургута и Тюмени. По данным Росавиации, в парке компании 36 воздушных судов, почти половина из них - Ан-24. По данным «СПАРК-Интерфакс», 100% акций ЗАО «ЮТэйр» принадлежат ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» (MOEX: UTAR).

ИНТЕРФАКС; 2019.08.26; ЮТЭЙР ОТКРЫЛА В АЭРОПОРТУ УФЫ СЕРВИСНЫЙ ЦЕНТР ДЛЯ БЛИЖНЕМАГИСТРАЛЬНЫХ САМОЛЕТОВ

ЗАО «ЮТэйр» (работает под брендом «ЮТэйр-Карго») в понедельник открыло на площадке АО «Международный аэропорт «Уфа» (на 100% принадлежит Башкирии) центр по ремонту и техническому обслуживанию региональных и ближнемагистральных воздушных судов, сообщил корреспондент «Интерфакса», присутствовавший на церемонии открытия.

Новый объект создан на базе реконструированного ангара и передан группе компаний «ЮТэйр» на условиях аренды. Планируется, что здесь будут проходить техническое обслуживание и ремонт воздушные суда Ан-24, Ан-26, Ан-74, Як-42 и их модификации.

Общая численность инженерно-технического персонала составляет 92 человека. В состав предприятия входят линейные станции технического обслуживания воздушных судов.

Центр оснащен собственной лабораторией технической диагностики и неразрушающего контроля, лабораторией авиационного и радиоэлектронного оборудования, а также средствами наземного обслуживания для выполнения всех видов техобслуживания воздушных судов.

«В Уфе мы уже создали центр компетенций по техническому обслуживанию зарубежной авиационной техники и с 2015 года удвоили здесь объемы техобслуживания. Сегодня новый этап - мы открываем центр по обслуживанию отечественных самолетов. Этот шаг позволит увеличить объемы региональных авиаперевозок из аэропорта «Уфа», - сказал на церемонии генеральный директор ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» Андрей Мартиросов.

По словам генерального директора уфимского аэропорта Александра Андреева, «ЮТэйр» является лидером по объему перевозок в аэропорту «Уфа».

«Мы ведем совместную работу над развитием региональной маршрутной сети. Сегодня доля рейсов на внутренних авиалиниях, минуя Москву, превышает 50%, из них треть

выполняет авиакомпания «ЮТэйр». Наше сотрудничество позволило сделать уфимский аэропорт региональным хабом, где отработана схема транспортного коридора между Сибирью и западной частью страны», - сказал Андреев.

Он отметил, что с открытием центра уфимский авиаузел рассчитывает на увеличение основных производственных показателей. «Теперь помимо воздушных судов Boeing-737-500, которые проходят ремонт и ТО в действующем на территории аэропорта уже более 5 лет центре по ремонту и техническому обслуживанию, мы будем принимать на ремонт региональные и ближнемагистральные воздушные суда отечественного производства», - уточнил он.

Как сообщил «Интерфаксу» Андреев, стоимость проекта - около 100 млн рублей. Ангар простаивал 20 лет, срок аренды для ЗАО «ЮТэйр» составит 10 лет, окупаемость проекта - 7 лет.

Мартыросов сообщил журналистам, что «это пример очень хорошего сотрудничества, когда наземная инфраструктура была подготовлена и отремонтирована аэропортом». «Наши инвестиции - это техническое оборудование, лаборатории, средства обслуживания, инвестиции в обучение и переподготовку персонала. Это проект толщиной в несколько сотен миллионов рублей», - добавил он.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6798629>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.26; АВИАКОМПАНИЯМ РФ И ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ В БЛИЖАЙШИЕ 20 ЛЕТ ПОТРЕБУЕТСЯ 1,28 ТЫС. САМОЛЕТОВ - BOEING

Авиакомпаниям России и Центральной Азии в ближайшие 20 лет потребуется 1,28 тыс. новых самолетов общей каталожной стоимостью \$160 млрд, прогнозирует Boeing.

«Спрос отражает рост пассажиропотока и увеличение объема замен устаревших воздушных судов более топливно-эффективными моделями. Принимая во внимание количество новых и оставшихся в эксплуатации самолетов, парк коммерческих воздушных судов в России и Центральной Азии к 2038 году достигнет 1,94 тыс. единиц», - сообщил вице-президент по маркетингу Boeing Рэнди Тинсет на пресс-конференции в Москве.

Он уточнил, что для удовлетворения спроса на авиаперевозки компаниям в регионе потребуется 910 узкофюзеляжных и 140 широкофюзеляжных лайнеров.

Также Boeing прогнозирует рост на рынке послепродажных сервисов, включая поддержку в сфере поставок (компоненты и их логистика), техническое обслуживание и инженерные сервисы, разработку модификаций воздушных судов и поддержку операционной деятельности авиакомпаний. В ближайшие 20 лет стоимость рынка коммерческих авиационных сервисов региона составит \$270 млрд.

Растущий парк коммерческих воздушных потребует больше пилотов, авиатехников и бортпроводников. Согласно прогнозу Boeing, в период до 2038 года авиационной отрасли России и Центральной Азии понадобятся 82 тыс. новых авиационных специалистов, включая 27 тыс. пилотов, 25 тыс. авиатехников и 30 тыс. бортпроводников.

РИА НОВОСТИ; 2019.08.2019; BOEING ПЛАНИРУЕТ ВЕРНУТЬ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ 737 MAX ДО КОНЦА ГОДА

Компания Boeing планирует вернуть в эксплуатацию самолеты 737 MAX в четвертом квартале 2019 года, сообщил журналистам вице-президент компании по маркетингу Рэнди Тинсет.

«Сейчас мы планируем, что самолет будет возвращен в эксплуатацию в четвертом квартале 2019 года», - сказал Тинсет.

Полеты 737 MAX были приостановлены в США и многих других странах после того, как два таких авиалайнера разбились. В марте Boeing 737 MAX авиакомпании Ethiopian

Airlines потерпел крушение недалеко от эфиопского города Дэбрэ-Зэйт. В ноябре 2018 года разбился такой же самолет индонезийской Lion Air.

После последней катастрофы около 20 стран закрыли свою территорию для пролета самолетов этой модели, многие авиакомпании приостановили эксплуатацию Boeing 737 MAX 8. В ходе расследования причин происшествия были выявлены возможные ошибки в работе системы коррекции маневрирования. Boeing занимается устранением этих недочетов и обновил программу обучения пилотов.

<https://ria.ru/20190826/1557908859.html>

ТАСС; СВЕТЛАНА ЛАПУЦКАЯ; 2019.08.26; «НЕ ОТКАЖУСЬ ОТ НЕБА». БОРТПРОВОДНИК «АНГАРЫ» РАССКАЗАЛА, КАК СПАСЛА 43 ПАССАЖИРА

Елена Лапуцкая, бортпроводник иркутской авиакомпании «Ангара», во время июньской катастрофы в Бурятии, рискуя жизнью, спасла из горящего самолета 43 человека. За этот подвиг ее представили к награде

Как выяснилось впоследствии, Елена при ударе получила переломы ребер, гематомы на ногах, сотрясение головного мозга. Но несмотря на все это она спасала пассажиров.

Сейчас реабилитация в связи с полученными травмами подходит к завершению, а осенью женщина собирается снова выйти на работу — из профессии она уходить не собирается.

Обычное утро

Утром 27 июня самолет авиакомпании «Ангара» Ан-24 с 43 пассажирами и четырьмя членами экипажа вылетел из Улан-Удэ в Нижнеангарск — небольшой город на севере Бурятии. При посадке самолет выехал за пределы полосы, столкнулся с очистными сооружениями за территорией аэропорта и загорелся. На месте погибли командир воздушного судна Владимир Коломин и бортмеханик Олег Барданов.

Бортпроводник Елена Лапуцкая смогла эвакуировать из горящего самолета всех пассажиров. В катастрофе удалось спастись и второму пилоту Сергею Сазонову, но он выбрался из кабины уже после того, как Елена эвакуировала людей.

Реклама 13

Вспоминая день авиакатастрофы, Елена рассказывает, что перед посадкой ничто не предвещало беды. Однако у нее было чувство, будто что-то не так.

«Меня не подвели мои предчувствия. Все произошло очень быстро. Самолет слетел с полосы, врезался сначала в забор, потом в очистные сооружения. Мне нужно было очень быстро действовать. Когда самолет остановился после столкновения, я сразу соскочила, побежала к основному аварийному выходу, но он был заблокирован из-за повреждений. Побежала ко второму багажному аварийному выходу, с третьей попытки мне удалось его открыть. И стала звать пассажиров к себе, кричать. Препятствий там было очень много, я буквально выдергивала и выталкивала людей из салона», — говорит Елена.

© Пресс-служба ГУ МЧС РФ по Республике Бурятия/ТАСС

Пассажиры, которые летели в носовой части, смогли открыть аварийный выход у второго ряда сами. Но покинуть самолет через него мешали огонь и дым, и основная масса людей кинулась в хвостовую часть. Жертв среди пассажиров, говорит Елена, удалось избежать благодаря тому, что многие из них сами помогали проводить эвакуацию.

«На все ушло минут пять. Паники, которая могла бы помешать эвакуации, в салоне не было, были страх у людей, переживания, испуг, непонимание ситуации. Когда все уже оказались вдалеке от самолета и я была убеждена, что в салоне никого нет, тогда и пришло осознание, насколько все серьезно. У людей начались истерики, слезы», — вспоминает Лапуцкая.

Тогда Елена забеспокоилась о коллегах, которые остались в кабине пилотов. «Я поймала на месте катастрофы сотрудника МЧС, спросила, что в салоне происходит, в кабину попали они или нет. Он сказал, что в салоне никого нет, а в кабину не смогли попасть. Я говорю: «Вы должны туда попасть, у меня там два легчика остались». Он отвечает: «Нет у

тебя уже летчиков». Я до последнего смотрела по сторонам в надежде, что кто-нибудь появится в белой форменной рубашке», — рассказывает бортпроводница.

Герои из Иркутска

В результате авиакатастрофы более 30 человек обратились за медицинской помощью. Сама Елена провела в больнице три недели. Пока находилась на лечении, со словами благодарности ее приходили навещать пассажиры рейса и их родственники. Они специально прилетали в Иркутск из Улан-Удэ, чтобы поблагодарить Елену и вручить ей букет цветов.

В октябре Елена собирается выйти на работу. Она говорит, что за все 18 лет работы в авиации у нее ни разу не возникало ситуаций, которые бы заставили задуматься о том, чтобы перестать летать. И даже эта трагедия не заставит отказаться от неба.

Сейчас интерес СМИ к Елене снова повысился. Причина — информация о награждении экипажа «Уральских авиалиний», который 15 августа посадил Airbus A321 на кукурузном поле в Подмоскovie после того, как в двигатели самолета попали птицы. После этого в соцсетях стали бурно обсуждать, почему к награде за проявленное мужество не представили иркутскую бортпроводницу.

Когда стало известно, что документы для награждения членов экипажа «Ангары» орденом Мужества и медалью Нестерова — почетной наградой для летчиков — поданы, иркутянку стали разыскивать журналисты.

Елена рассказывает, что ее теперь поджидают у подъезда дома, а в приемную авиакомпании каждый день поступает с десятков звонков с центральных телеканалов и редакций со всей страны с просьбами об интервью. Поскольку женщине необходима реабилитация, в авиакомпании оберегают ее от контактов со СМИ, да и самой ей не по душе такое внимание.

«После случая с самолетом «Уральских авиалиний» я, проснувшись на следующий день, увидела, как пошла волна шумихи по поводу того, что тот экипаж наградили сразу, а наш не наградили. Я спокойно к этому относилась, потому что знала, что мы-то представлены к наградам.

Я рада за коллег, они — герои России и награждены по справедливости. Но в то же время из-за этого шума я переживала. Грусть не от того, что нас не наградили, а от того, что нет больше экипажа в том составе, в котором мы выполняли рейс. Вернулись не все», — говорит Елена.

<https://tass.ru/v-strane/6798390>

ТАСС; 2019.08.27; МНЕНИЕ ЖИТЕЛЕЙ САРАТОВА УЧТУТ ПРИ ВЫБОРЕ ПРОЕКТА ЗАСТРОЙКИ ТЕРРИТОРИИ СТАРОГО АЭРОПОРТА

Проекты комплексной застройки территории аэропорта Центральный в Саратове, рейсы из которого перестали выполняться 20 августа после открытия нового аэропорта Гагарин, будут представлены жителям для дальнейшего обсуждения, сообщил в понедельник спикер Госдумы Вячеслав Володин в ходе поездки в регион.

«По комплексной застройке территории старого аэропорта нужен проект профессиональных организаций экспертов-архитекторов, возможно, международного уровня, а затем предъявить горожанам <...> не один проект, а несколько, чтобы горожане могли выбрать, что им нравится, а что недопустимо» - сказал Володин.

Саратовский аэропорт Центральный расположен в черте города Саратова, вблизи территории аэропорта в момент его действия были запрещены определенные виды застройки, например, домов высокой этажности, которые могли бы мешать самолетам при взлете и посадке.

Новый саратовский аэропорт Гагарин начал работу 20 августа. Это второй в РФ аэропорт, построенный за последние годы с нуля (первый - Платов в Ростове-на-Дону). Он

Министерство транспорта РФ

расположен в 20 км от Саратова, создан на основе государственно-частного партнерства по программе «Развитие транспортной системы России», пропускная способность - 1 млн пассажиров в год.

<https://tass.ru/obschestvo/6800213>