



Ежедневный мониторинг СМИ

28 АВГУСТА 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; 2019.08.27; КАБМИН НАМЕРЕН ВНЕДРИТЬ ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ НАВИГАЦИОННЫЕ И ТЕЛЕМАТИЧЕСКИЕ СИСТЕМЫ В АВТОПРОМЕ	4
ТАСС; 2019.08.27; РАБОТЫ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ ДОРОГИ В ОБЪЕЗД ВЛАДИКАВКАЗА МОГУТ НАЧАТЬСЯ В 2020 ГОДУ	4
ТАСС; 2019.08.27; ДОРОГУ МЕЖДУ ВЛАДИКАВКАЗОМ И МОЗДОКОМ СДАДУТ В КОНЦЕ 2020 ГОДА	4
ТАСС; 2019.08.27; В СЕВЕРНОЙ ОСЕТИИ ГАРАНТИЙНЫЕ СРОКИ РЕМОНТА ДОРОГ УВЕЛИЧЕНЫ ДО СЕМИ ЛЕТ	5
ТАСС; 2019.08.27; НАЧАЛОСЬ СТРОИТЕЛЬСТВО ОБЪЕЗДНОЙ ДОРОГИ ВОКРУГ ВОЛГОГРАДА	5
ТАСС; 2019.08.27; ПРОЕКТ РАСШИРЕНИЯ ЩЁЛКОВСКОГО ШОССЕ ЗА СЧЁТ НАЦПАРКА «ЛОСИНЫЙ ОСТРОВ» ПРОЙДЕТ СЛУШАНИЯ	6
ТАСС; 2019.08.27; МЕДВЕДЕВ ПОРУЧИЛ ГЛАВЕ РЯЗАНСКОЙ ОБЛАСТИ УДЕЛИТЬ ВНИМАНИЕ РЕМОНТУ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДОРОГ	6
ТАСС; 2019.08.27; В ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ НАЧАЛОСЬ СТРОИТЕЛЬСТВО ОБХОДА УСОЛЬЕ-СИБИРСКОГО	7
ТАСС; 2019.08.27; МИНФИН КАРЕЛИИ ЗАФИКСИРОВАЛ НИЗКИЙ ОБЪЕМ ИСПОЛНЕНИЯ ПО ТРЕМ НАЦПРОЕКТАМ В РЕГИОНЕ	7
ТАСС; 2019.08.27; ТРУТНЕВ: ВСЕ ВЕДОМСТВА ПОДДЕРЖАЛИ ДОПУСК ЧАСТНЫХ ИНВЕСТИТОРОВ К ШЕЛЬФУ АРКТИКИ	8
ТАСС; 2019.08.28; КРЫМ ПЛАНИРУЕТ РАБОТУ С СИРИЕЙ В СФЕРЕ СУДОРЕМОНТА И ПРОМЫШЛЕННОСТИ	8
КОММЕРСАНТЬ; ДМИТРИЙ КОЗЛОВ; 2019.08.27; БЕНЗИН УСТАЛ ДЕШЕВЕТЬ; ЦЕНЫ НА ТОПЛИВО РАСТУТ В ОЖИДАНИИ РЕМОНТОВ НПЗ	9
РИА НОВОСТИ; МАРИЯ БАЛЮК; 2019.08.27; НАМ ХОТЕЛОСЬ БЫ ИМЕТЬ ПЯТЬ-ШЕСТЬ ЛОУКОСТЕРОВ В РОССИИ	10
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.08.28; ВОДИТЕЛЬСКИЕ ШТРАФЫ РВУТ С БУМАГОЙ; С 2020 ГОДА ИХ МОЖНО БУДЕТ ОБЖАЛОВАТЬ ПО ИНТЕРНЕТУ	16
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АРКАДИЙ СИМОНОВ; 2019.08.28; ЧИСТЫЙ И ВЫГОДНЫЙ; ПОЧЕМУ ЭЛЕКТРОМОБИЛИ СТРЕМИТЕЛЬНО ВЫТЕСНЯЮТ ОБЫЧНЫЕ АВТО	17
РИА НОВОСТИ; 2019.08.27; ЦОДД ПРИЗЫВАЕТ ВОДИТЕЛЕЙ БЫТЬ ВНИМАТЕЛЬНЕЕ В ПРЕДВЕРИИ УЧЕБНОГО ГОДА	18
РИА НОВОСТИ; 2019.08.27; БУМАЖНЫЙ «ЕДИНЫЙ» НЕ БУДЕТ РАБОТАТЬ НА ТУРНИКЕТАХ МЦД	19
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИРИНА РЫБНИКОВА; 2019.08.27; ГУБЕРНАТОР ПОДМОСКОВЬЯ ПРОКОММЕНТИРОВАЛ ТАРИФЫ НА МЦД	20
РИА НОВОСТИ; 2019.08.27; ГЛАВА ФАС НЕ ИСПЫТЫВАЕТ ВОСТОРГА ПО СДЕЛКЕ «ЯНДЕКС.ТАКСИ» И «ВЕЗЕТ»	20
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.08.28; ВАГОНЫ ГОТОВЯТ К ПРОФИЦИТУ; ОПЕРАТОРЫ ПЕРЕЖИЛИ ПЕРИОД ВЫСОКИХ СТАВОК	20
ИЗВЕСТИЯ; ВИТАЛИЙ ВОЛОВАТОВ; 2019.08.28; ВАГОН БЕЗ БАРЬЕРОВ: КОЛЯСОЧНИКАМ ОБЛЕГЧАТ ПОСАДКУ В ПОЕЗДА И ЭЛЕКТРИЧКИ; ОДНАКО	

ОСНАЩАТЬ СТАРЫЕ СОСТАВЫ НОВЫМИ ЭЛЕКТРОПОДЪЕМНИКАМИ НЕЦЕЛЕСООБРАЗНО, СЧИТАЮТ ЭКСПЕРТЫ	21
ТАСС; 2019.08.28; ПАССАЖИРЫ РАССКАЗАЛИ, ЧЕГО ИМ НЕ ХВАТАЕТ В РОССИЙСКИХ ПОЕЗДАХ	23
ИНТЕРФАКС; 2019.08.27; ТМХ ПРЕДСТАВИТ НА Ж/Д САЛОНЕ В ЩЕРБИНКЕ КОНЦЕПТ ГИБРИДНОГО МАНЕВРОВОГО ТЕПЛОВОЗА.....	24
ИНТЕРФАКС; 2019.08.27; РЖД И ИСПАНИЯ ОБСУДЯТ ПРИВЛЕЧЕНИЕ ГРУЗОВОЙ БАЗЫ ИЗ ЕС НА МАРШРУТ ИЗ МАДРИДА В КИТАЙ.....	26
RNS; 2019.08.27; ФАС ОДОБРИЛА ПОКУПКУ АКЦИЙ «ТРАНСКОНТЕЙНЕРА» СТРУКТУРОЙ АБРАМОВИЧА И АБРАМОВА	26
РИА НОВОСТИ; 2019.08.27; ФАС ВЫСТУПАЕТ ЗА ЧАСТИЧНУЮ ПРИВАТИЗАЦИЮ ФГК	26
РИА НОВОСТИ; 2019.08.27; «ПОБЕДЕ» НУЖНЫ КОНКУРЕНТЫ, УВЕРЕН ГЛАВА ФАС	27
ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ЛАРУ АЛЕКСЕЙ ЗАБРОДИН ТАТЬЯНА БАЙКОВА; 2019.08.28; ДО КИЕВА НЕ ДОВЕДЕТ: УКРАИНА НЕ ГОТОВА К ВОЗОБНОВЛЕНИЮ ПОЛЕТОВ; В МИД РФ НЕ УВИДЕЛИ ОСНОВАНИЙ ДЛЯ ОТКРЫТИЯ АВИАСООБЩЕНИЯ МЕЖДУ СТРАНАМИ	27
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.08.28; СТРУКТУРА «РОСТЕХА» ПОДАЛА ИСК К BOEING НА СОТНИ МИЛЛИОНОВ ДОЛЛАРОВ; «АВИАКАПИТАЛ-СЕРВИС» ТРЕБУЕТ ВЕРНУТЬ ПРЕДОПЛАТУ ЗА 35 BOEING 737 МАХ И КОМПЕНСАЦИЮ УБЫТКОВ	29
ИНТЕРФАКС; 2019.08.27; «РОСТЕХ» ЗАЯВИЛ, ЧТО ГОТОВ ВЫСТУПИТЬ ПОСРЕДНИКОМ В ПЕРЕГОВОРАХ МЕЖДУ СВОЕЙ «ДОЧКОЙ» И BOEING ПО СИТУАЦИИ С МАХ.....	30
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА ПОВОЛЖЬЯ; АНДРЕЙ КУЛИКОВ; 2019.08.27; ГАГАРИН НА ВЗЛЕТНОЙ ПОЛОСЕ	31
ИНТЕРФАКС; 2019.08.27; ПУТИН СООБЩИЛ О ПЛАНАХ МОДЕРНИЗАЦИИ 60 АЭРОПОРТОВ РФ	32
ИНТЕРФАКС; 2019.08.27; ВЕКСЕЛЬБЕРГ СООБЩИЛ О ПЛАНАХ «РЕНОВЫ» ВВОДИТЬ ПО ОДНОМУ АЭРОПОРТУ ЕЖЕГОДНО	33
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.08.27; НА МАКС ПРЕДСТАВИЛИ SUKHOI SUPERJET 100 С САБЛЕВИДНЫМИ ЗАКОНЦОВКАМИ КРЫЛА.....	33
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; СЕРГЕЙ МИХЕЕВ; 2019.08.27; ЕСТЬ ЖИЗНЬ НА МАКСЕ; ПЯТЬ ГРОМКИХ ПРЕМЬЕР МЕЖДУНАРОДНОГО АВИАЦИОННО- КОСМИЧЕСКОГО САЛОНА	35
РИА НОВОСТИ; 2019.08.27; СВЕТЛАНА ПЕТРОВА: ГРУЗИЯ НАКОПИЛА ДОЛГ В МИЛЛИОН ДОЛЛАРОВ ЗА АЭРОНАВИГАЦИЮ	37
ИНТЕРФАКС; 2019.08.27; АВИАКОМПАНИЯ «ПОБЕДА» УЖЕ ЖАЛОВАЛАСЬ НА БОЛЬШОЕ КОЛИЧЕСТВО ПТИЦ В ПРИАЭРОДРОМНОЙ ЗОНЕ - ГЕНПРОКУРАТУРА.....	41
ТАСС; 2019.08.27; ГЕНПРОКУРАТУРА СООБЩИЛА О ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ ИССЛЕДОВАНИЯХ ПО ЗАЩИТЕ АЭРОПОРТОВ ОТ ПТИЦ.....	41
ТАСС; 2019.08.27; РАЗРАБОТЧИКИ РАССКАЗАЛИ О СРОКАХ ВНЕДРЕНИЯ В АЭРОПОРТЫ РОССИИ СИСТЕМ РАСПОЗНАВАНИЯ ЛИЦ.....	42
ТАСС; 2019.08.27; АВИАСООБЩЕНИЕ КРАСНОЯРСК - ЕНИСЕЙСК МОГУТ ВОЗОБНОВИТЬ В 2020 ГОДУ	44
ТАСС; 2019.08.27; БОРИСОВ НАДЕЕТСЯ, ЧТО СЕРИЙНЫЙ ВЫПУСК ЛАЙНЕРОВ МС-21 НАЧНЕТСЯ В 2021 ГОДУ.....	44
ТАСС; 2019.08.27; БОРИСОВ ЗАЯВИЛ, ЧТО ОБЪЕМ ЗАДОЛЖЕННОСТИ ОАК БАНКАМ ПРЕВЫШАЕТ 350 МЛРД РУБЛЕЙ.....	44

ИНТЕРФАКС; 2019.08.27; ПЕРВЫЙ ИСПЫТАТЕЛЬНЫЙ ПОЛЕТ РОССИЙСКО-КИТАЙСКОГО CR929 ОЖИДАЕТСЯ В 2023Г, ПОСТАВКИ - ПОСЛЕ 2025Г	45
ТАСС; 2019.05.13; В РОССИЙСКО-КИТАЙСКИЙ ДАЛЬНЕМАГИСТРАЛЬНЫЙ САМОЛЕТ ДОБАВЯТ ВСЕ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ НОВИНКИ	45
ТАСС; 2019.08.27; ТУРЦИЯ ЗАИНТЕРЕСОВАЛАСЬ РОССИЙСКИМИ ВЕРТОЛЕТАМИ ДЛЯ САНИТАРНОЙ АВИАЦИИ	46
ТАСС; 2019.08.27; МС-21 ВПЕРВЫЕ ПОДНЯЛСЯ В ВОЗДУХ НА МАКС-2019	46
РИА НОВОСТИ; 2019.08.27; ГЛАВА ФАС РАССКАЗАЛ О ПРЕДЛОЖЕНИИ ПО ПРИВАТИЗАЦИИ «ПОБЕДЫ»	46
РИА НОВОСТИ; 2019.06.27; ФАС ВЕДЕТ ПЕРЕГОВОРЫ С КАЗАХСТАНОМ И БЕЛОРУССИЕЙ О СОЗДАНИИ ЛОУКОСТЕРОВ	47

ПУБЛИКАЦИИ

ТАСС; 2019.08.27; КАБМИН НАМЕРЕН ВНЕДРИТЬ ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ НАВИГАЦИОННЫЕ И ТЕЛЕМАТИЧЕСКИЕ СИСТЕМЫ В АВТОПРОМЕ

Вице-премьер РФ **Максим Акимов**, курирующий вопросы развития цифровой экономики и транспорта, поручил Минпромторгу, Минэкономразвития, Минкомсвязи и **Минтрансу** до 15 октября представить в правительство предложения по внедрению отечественных навигационных, мультимедийных, телематических и транспортных информационных систем в автопроме. Об этом говорится в перечне поручений вице-преьера по отдельным вопросам внедрения цифровых решений от 10 июля 2019 года, копия есть у ТАСС.

«Представить в правительство РФ предложения по внедрению и стимулированию интеграции отечественных программно-аппаратных комплексов, устройств, программного обеспечения и разработок в сфере навигационных, мультимедийных, телематических, и транспортных информационных систем, применяемых в автомобильной промышленности РФ, в целях создания равных конкурентных условий на рынке автомобилей и обеспечения взаимодействия автомобильных платформ с внешней цифровой дорожной инфраструктурой», - говорится в документе.

Акимов также поручил профильным министерствам совместно с ФГУП «НАМИ» до 1 октября представить предложения по изменениям в нормативные акты для использования в общественном транспорте, междугородных автобусах и такси отечественных устройств для мониторинга внимания и усталости водителей отечественными навигационными, телематическими и транспортными информационными системами.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/932573>

ТАСС; 2019.08.27; РАБОТЫ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ ДОРОГИ В ОБЪЕЗД ВЛАДИКАВКАЗА МОГУТ НАЧАТЬСЯ В 2020 ГОДУ

Строительство дороги в объезд Владикавказа может начаться в 2020 году, сообщил во вторник журналистам председатель комитета дорожного хозяйства Северной Осетии Тариель Солиев

«Строительство дороги в объезд Владикавказа начнется в 2021 году. Утвержден план трассы, разрабатывается проектно-сметная документация, которая будет направлена в Главгосэкспертизу. При этом в ФКУ Упрдор «Кавказ» отметили, что реализация проекта может начаться в 2020 году», - сказал Солиев.

Строительство объездной дороги в Северной Осетии в сторону Грузии разгрузит муниципальные дороги от транзитного транспорта. Сейчас основная магистраль в Грузию, Армению, Иран, Турцию и Азербайджан проходит по дорогам спального района Владикавказа.

Новую объездную дорогу будут прокладывать через поля, земли сельхозназначения, пересекая федеральную трассу Владикавказ - Алагир.

<https://tass.ru/ekonomika/6805028>

ТАСС; 2019.08.27; ДОРОГУ МЕЖДУ ВЛАДИКАВКАЗОМ И МОЗДОКОМ СДАДУТ В КОНЦЕ 2020 ГОДА

Прямая автодорога, которая соединит Владикавказ с Моздокским районом, будет сдана в эксплуатацию 1 декабря 2020 года. Об этом сообщил во вторник журналистам председатель комитета дорожного хозяйства Северной Осетии Тариель Солиев.

«Это историческое событие, дорога такое же значение имеет, как Рокский тоннель, который соединил Южную Осетию с Северной. Мы дали слово 1 декабря следующего года ввести дорогу, и мы ее введем», - сказал Солиев.

Для контроля за качеством работ создана специальная группа, в ее составе 16 человек ежедневно осуществляют технический контроль.

В этом году на работы по реконструкции дороги направлено 333,6 млн рублей, в следующем году планируется 1 млрд 700 млн рублей. «Календарные графики нами соблюдаются в полном объеме, все строительные материалы проходят экспертизы», - отметил Солиев.

По его словам, 93% средств будут выделены из федерального бюджета в рамках проекта «Коммуникации между центрами экономического роста».

Дорога протяженностью 57,3 км почти в два раза позволит сократить время следования из Владикавказа в город Моздок. Из-за отсутствия прямого автосообщения аграрии Моздокского района испытывают существенные трудности, связанные с доставкой выращенной продукции во Владикавказ. Они вынуждены пользоваться объездным маршрутом, проходящим по территории Кабардино-Балкарии, что приводит к потерям времени и существенному росту накладных расходов.

<https://tass.ru/v-strane/6804668>

ТАСС; 2019.08.27; В СЕВЕРНОЙ ОСЕТИИ ГАРАНТИЙНЫЕ СРОКИ РЕМОНТА ДОРОГ УВЕЛИЧЕНЫ ДО СЕМИ ЛЕТ

Гарантийные сроки по ремонту дорог увеличились в Северной Осетии по инициативе главы республики Вячеслава Битарова с трех до семи лет. Об этом сообщил во вторник журналистам председатель комитета дорожного хозяйства республики Тариель Солиев.

«С этого года по Северной Осетии главой республики Вячеславом Битаровым установлен гарантийный срок семь лет, ранее он был равен трем годам. Если будут какие-то нарушения за это время, подрядчики за свой счет будут устранять их», - сказал Солиев.

По его словам, за последние годы комитет дважды расторгал контракты с подрядными организациями, которые недобросовестно выполнили работы.

<https://tass.ru/v-strane/6804707>

ТАСС; 2019.08.27; НАЧАЛОСЬ СТРОИТЕЛЬСТВО ОБЪЕЗДНОЙ ДОРОГИ ВОКРУГ ВОЛГОГРАДА

Старт строительства дороги в обход Волгограда, который растянулся вдоль берега Волги почти на 100 км, дали во вторник помощник президента РФ **Игорь Левитин**, глава **Росавтодора** Андрей **Костюк** и губернатор Волгоградской области Андрей Бочаров, передает корреспондент ТАСС.

«Это проект один из самых крупных на ближайшие пять лет, я не говорю только по деньгам, я говорю о том масштабе, который он дает. Мы видим три федеральные дороги сходятся в городе, жить в таких условиях невозможно, - сказал журналистам **Левитин**. - Если бы мы сегодня не приступили к этому проекту, мы бы не вывезли грузы из Каспийского региона, это просто нереально».

Обход Волгограда протяженностью 71,4 км будет построен в три этапа. Фактически это будет новый участок дороги Москва - Астрахань, по которому будет двигаться весь транзитный транспорт, минуя Волгоград. Завершить строительство первого этапа - 12-километрового участка - планируется в 2024 году, здесь предстоит построить три путепровода, три транспортных развязки, систему освещения, площадки для отдыха водителей. Ключевым объектом первого этапа станет строительство моста через Волго-Донской судоходный канал. Параллельно ведется проектирование второго и третьего этапов, которое должно завершиться в 2020 году.

Коридор «Север - Юг»

По данным **Росавтодора**, строительство обхода Волгограда, который пройдет по территории Городищенского (с северной стороны города) и Светлоярского (с южной стороны) районов, имеет ключевое значение не только для города и области, но и для страны в целом. Здесь сходятся три федеральные дороги: Р-22 «Каспий», Москва - Астрахань, А-260 Волгоград - Каменск-Шахтинский - граница с Украиной и Р-228 Сызрань - Саратов - Волгоград. Все они входят в состав евразийских маршрутов, обеспечивая межрегиональное и международное автомобильное сообщение. Объект включен в **Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры**: обход Волгограда является частью международного транспортного коридора «Север - Юг», а также обеспечивает доступ к морским портам Каспийского бассейна.

<https://tass.ru/ekonomika/6804198>

ТАСС; 2019.08.27; ПРОЕКТ РАСШИРЕНИЯ ЩЁЛКОВСКОГО ШОССЕ ЗА СЧЁТ НАЦПАРКА «ЛОСИНЫЙ ОСТРОВ» ПРОЙДЕТ СЛУШАНИЯ

Общественные слушания пройдут по проекту расширения Щёлковского шоссе, который предполагает изменение границ национального парка «Лосиный остров». Об этом порталу «Будущее России. Национальные проекты», оператором которого является ТАСС, заявил директор парка Рустам Якубов.

«Будет учитываться общественное мнение, в том числе, что касается вырубki леса и особенно бесценной Алексеевской рощи. Сегодня маршрут трассы прорабатывается с Московской областью и заинтересованными органами исполнительной власти. Предложенный вариант будет вынесен на общественные слушания», - сказал Якубов.

По его словам, все понимают, что строить дорогу нужно без ущерба для национального парка в соответствии с действующим законодательством. При этом он подчеркнул, что закон об особо охраняемых природных территориях не позволяет проложить дорогу через парк.

«У **Минтранса** России в разработке находятся пять маршрутов строительства автодороги», - уточнил директор.

Ранее зампред правительства России **Максим Акимов** поручил **Минтрансу** и **Минприроды** совместно с правительствами Москвы и области проработать вопрос о возможности изменения границ парка «Лосиный остров» в целях реализации проекта «МЦД-5». Пятый участок МЦД (запуск может состояться до 2023 года) должен пройти от Пушкина до Домодедова.

<https://futureussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/931281>

ТАСС; 2019.08.27; МЕДВЕДЕВ ПОРУЧИЛ ГЛАВЕ РЯЗАНСКОЙ ОБЛАСТИ УДЕЛИТЬ ВНИМАНИЕ РЕМОНТУ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДОРОГ

Премьер-министр России **Дмитрий Медведев** поручил губернатору Рязанской области Николаю Любимову уделить особое внимание строительству и ремонту региональных дорог.

«Нужно именно на них обратить внимание. Если по федеральным трассам положение в стране тоже не идеальное, но все-таки их поддерживают в нормальном состоянии, то по региональным дорогам очень много было не сделано, к сожалению, и качество дорог очень низкое. Ровно поэтому в **нацпроект** были погружены средства, направленные на то, чтобы строить и ремонтировать региональные дороги», - сказал председатель правительства на встрече с главой региона.

Премьер также поинтересовался общей динамикой дорожных работ в области. «Мы должны все основные работы, которые нами запланированы, провести до начала октября. Сделано уже много, по итогам 2019 года мы выйдем на показатель ремонта - 45 автодорог протяженностью 150 км», - ответил губернатор.

Любимов добавил, что область с 2017 года участвует в проекте «**Безопасные и качественные автодороги**», что помогло исправить дороги в Рязани и Рязанской агломерации. В то же время по-прежнему нуждаются в ремонте региональные дороги и межмуниципальные дороги, общая протяженность которых в области составляет около 6,5 тыс. км. Губернатор поблагодарил премьера за предусмотренные в профильном **нацпроекте** средства на ремонт именно этой категории дорог, отметив, что «людям важно по хорошим дорогам перемещаться».

«Конечно, какая людям разница - региональная трасса или федеральная? Если это нормальная дорога, тогда по ней ехать приятно, а нет - значит, нет», - согласился председатель правительства.

Любимов также рассказал **Медведеву**, что власти региона активно вовлекают граждан в процесс реализации **нацпроектов**. «Это правильно, люди должны понимать, что происходит, - одобрил такую меру глава кабинета. - С ними нужно советоваться по поводу того, какие управленческие решения принять. Особенно, когда есть выбор».

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/931569>

ТАСС; 2019.08.27; В ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ НАЧАЛОСЬ СТРОИТЕЛЬСТВО ОБХОДА УСОЛЬЕ-СИБИРСКОГО

Специалисты начали во вторник строительство обхода поселка Тельма и города Усолье-Сибирское, через которые по федеральной трассе Р-255 «Сибирь» ежедневно транзитом следуют около 20 тыс. автомобилей. Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе Заксобраний Иркутской области.

«Торжественный старт началу строительства участка федеральной трассы Р-255 «Сибирь» в обход города Усолье-Сибирское и поселка Тельма был дан сегодня на 1843-м км трассы. Строительство участка будет завершено через пять лет. Это будет дорога первой категории протяженностью 42,6 км с четырехполосным движением, с разделительным барьерным ограждением по всей длине», - сказал собеседник агентства.

Специалистам предстоит построить пять путепроводов, пять мостов через реки, шесть развязок и два надземных пешеходных перехода. Генеральным подрядчиком стала иркутская компания «Труд». Сумма контракта составляет 16,3 млрд рублей, средства направят из федерального бюджета.

«Эта дорога крайне важна и для экономики региона, и для Усолья-Сибирского, в котором транзитный поток как минимум в два раза превышает допустимые нормы - больше 20 тыс. автомобилей, в том числе большегрузов, проходят в день через город. Обходная дорога обеспечит безопасность жителей, в лучшую сторону повлияет на экологию», - цитирует пресс-служба председателя заксобраний Сергея Сокола.

Сейчас в часы пик, чтобы преодолеть участок федеральной трассы, проходящий через Усолье-Сибирское и поселок Тельма, автомобилистам нужно не менее часа. Новая дорога позволит вдвое сократить время в пути и увеличить пропускную способность.

Город Усолье-Сибирское, где живет 77 тыс. человек, находится в 80 км от Иркутска. Поселок Тельма расположен под Усольем-Сибирским.

<https://tass.ru/sibir-news/6803444>

ТАСС; 2019.08.27; МИНФИН КАРЕЛИИ ЗАФИКСИРОВАЛ НИЗКИЙ ОБЪЕМ ИСПОЛНЕНИЯ ПО ТРЕМ НАЦПРОЕКТАМ В РЕГИОНЕ

Годовой план национальных проектов на 1 августа 2019 года в Карелии выполнен на 30%. Самые низкие показатели наблюдаются в проектах «Жилье и городская среда», «Образование» и «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» (БКАД), сообщил во вторник во время заседания правительства региона первый заместитель **министра** финансов республики Александр Грищенко.

«В настоящее время, по состоянию на 1 августа текущего года, исполнение составляет более 2 млрд рублей или 30% от плановых годовых показателей <...> К сожалению, наиболее низкий процент пока складывается по исполнению по расходам по следующим проектам: это «Жилье и городская среда», «Образование» и **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**», - сказал Грищенко.

Низкий уровень исполнения финансирования **БКАД** в **Минтрансе** Карелии объяснили тем, что принимать и, соответственно, оплачивать работы подрядчиков начнут в сентябре-октябре 2019 года. В целом же, по оперативным данным, в регионе в рамках **нацпроекта** уложено 60% асфальто-бетонного покрытия. «Риска того, что объекты не будут сделаны, нет», - заверили в ведомстве.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/934037>

ТАСС; 2019.08.27; ТРУТНЕВ: ВСЕ ВЕДОМСТВА ПОДДЕРЖАЛИ ДОПУСК ЧАСТНЫХ ИНВЕСТОРОВ К ШЕЛЬФУ АРКТИКИ

Все ведомства, участвовавшие в обсуждении инициативы по предоставлению частным инвесторам возможности работать на арктическом шельфе, поддержали это предложение. Об этом журналистам сообщил вице-премьер Юрий Трутнев.

В понедельник, 26 августа, официальный представитель Дмитрия Козака сообщил, что по итогам совещания у Козака и Трутнева будет дано поручение разработать законопроект о доступе частных инвесторов к работе на шельфе Арктики.

«Все ведомства высказались за то, чтобы расширить субъектный состав», - сказал Трутнев.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/934261>

ТАСС; 2019.08.28; КРЫМ ПЛАНИРУЕТ РАБОТУ С СИРИЕЙ В СФЕРЕ СУДОРЕМОНТА И ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Сотрудничество в сфере судоремонта, промышленности, переработки сельхозпродукции и грузового морского сообщения возможно в рамках соглашения, которое планируют заключить на 61-й Дамасской международной выставке власти Республики Крым и Сирийской Арабской Республики. Экспозиция пройдет с 28 августа по 6 сентября в Дамаске, сообщил ТАСС заместитель председателя Совета министров республики - постоянный представитель Крыма при президенте РФ Георгий Мурадов.

«Все сферы, связанные с промышленностью, транспортом, сельскохозяйственной продукцией, взаимные поставки и другие», - сказал Мурадов о том, в каком направлении планируется работа в рамках соглашения, отметив, что власти Крыма и Сирии уже неоднократно заявляли о намерении сотрудничать и поддерживают рабочие контакты.

Он добавил, что также стоит вопрос о восстановлении Сирии после войны, и у крымских компаний есть возможность реализовать проекты в этой отрасли. «Крупные российские корпорации идут в Сирию не все, потому что это санкционная страна. А нашим компаниям бояться нечего - мы тоже в таком же положении, под санкциями», - отметил Мурадов.

По его данным, также у сирийской стороны вызывает интерес сотрудничество с судоремонтными и судостроительными заводами полуострова. «На верфях Крыма возможно строительство гражданских судов для Сирии. Есть заинтересованность, но конкретные какие-то контракты, договоренности на сегодняшний день еще не обозначены», - пояснил Мурадов.

Он добавил, что Крым благодаря Сирии может реализовать проекты по импорту товаров в рамках **нацпроекта «Международная кооперация и экспорт»**. Республика может поставлять строительные материалы, материалы, необходимые для железных дорог Сирии, сварочного оборудования, электромеханического оборудования, судоремонта и других отраслей.

На Ялтинском международном экономическом форуме, который проходил 17-20 апреля, Крым и Сирия подписали меморандум о торгово-экономическом сотрудничестве, в котором говорилось о планах по созданию совместного торгового дома и совместной судоходной компании для обеспечения регулярных морских грузоперевозок между портами Латакии и российского полуострова. Предложение о заключении соглашения о торгово-экономическом сотрудничестве 6 августа одобрило правительство РФ.

Первые поставки фруктов из Сирии

Мурадов также сообщил, что первые поставки апельсинов и черешни из Сирии в Крым состоялись, но для постоянного импорта сирийских субтропических фруктов, овощей и ягод нужно наладить стабильную систему перевозок.

«Речь идет не только о поставках в Крым, речь идет об импорте для российского рынка. Сирия может поставлять те субтропические фрукты, которые у нас не производятся - апельсины, мандарины, лимоны, грейпфруты, памело, орехи, ранние овощи и другое. Первые такие товары уже поступали на крымский, российский рынок - апельсины и ранняя черешня», - сказал он.

Мурадов уточнил, что Сирия производит достаточно таких продуктов, чтобы организовать их импорт в РФ, но необходимо наладить систему транспортировки товаров. Ранее сообщалось, что власти Республики Крым и Сирийской Арабской Республики в ходе 61-й Дамасской международной выставки планируют подписать соглашение, которое подразумевает, в числе прочего и возможность организации грузового сообщения.

<https://tass.ru/ekonomika/6806459>

КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ КОЗЛОВ; 2019.08.27; БЕНЗИН УСТАЛ ДЕШЕВЕТЬ; ЦЕНЫ НА ТОПЛИВО РАСТУТ В ОЖИДАНИИ РЕМОНТОВ НПЗ

Биржевые цены на топливо, которые медленно снижались с конца мая, вновь начали расти, прибавив около 6% с середины месяца. По мнению экспертов, повышение цен в преддверии осенних ремонтов на НПЗ было ожидаемым и под давлением высоких экспортных цен бензин в опте может подорожать еще на 1,5 тыс. руб. за тонну. Однако аналитики полагают, что влияние на розничные цены будет минимальным и те продолжат расти в пределах инфляции.

Цены на топливо на бирже перешли к росту в середине августа. По данным СПбМТСБ, АИ-92 27 августа подорожал на 2,4%, до 45,6 тыс. руб. за тонну, АИ-95 — до 47,6 тыс. руб. за тонну. Стоимость дизтоплива выросла на 1%, до 47 тыс. руб. за тонну. Снижение цены на бензин наблюдалось с мая, в августе оно сменилось ростом. Однако резким этот рост пока назвать нельзя, нынешние цены на топливо на 3,5–4 тыс. руб. ниже майских максимальных значений.

В ФАС считают, что на цены повлияло снижение предложения на рынке, связанное с предстоящими в сентябре плановыми ремонтами на трех НПЗ «Роснефти» (в Самаре, Уфе и Ангарске) и на Омском НПЗ «Газпром нефти».

Как говорил глава управления ТЭК ФАС Дмитрий Махонин «Интерфаксу», объемы продаж на бирже в последние торговые сессии снизились лишь на 5–6 тыс. тонн, но «если сравнивать с прошлым годом, пока суточные значения продажи бензинов на бирже выше прошлогодних почти на 5 тыс. тонн».

Биржевые цены пока практически не оказывают влияния на стоимость топлива на заправках, которая росла в августе (см. “Ъ” от 6 августа). Если розничные цены на топливо и будут расти, то точно не выше инфляции, полагает глава Российского топливного союза Евгений Аркуша. Крупные нефтекомпании до июля выполняли согласованные с правительством условия заморозки розничных цен, повышая их в пределах инфляции. Хотя с 1 июля такие соглашения отменены, компании все равно пообещали правительству не повышать цены быстрее инфляции.

По мнению Сергея Ежова из Vygon Consulting, даже после роста на 6% по сравнению с началом прошлой недели уровень биржевых цен на автобензин остается достаточно низким.

По данным СПБМТСБ, индекс цен АИ-92 в европейской части РФ составил 46,1 тыс. руб. за тонну, что на 7,5 тыс. руб. ниже цены равнодоходности с экспортом (53,6 тыс. руб. за тонну), замечает он. Господин Ежов полагает, что рост биржевых цен носит восстановительный характер: «В течение первых трех недель июля биржевые цены превышали уровень 46 тыс. руб. за тонну, затем из-за превышения предложения над спросом цены снизились до 43 тыс. руб. за тонну. Сейчас вернулись на прежний уровень». Эксперт считает, что розничным ценам ничего не угрожает, их рост не превысит инфляцию. Сейчас уровень биржевых цен гораздо ниже розничных с учетом сбытовых затрат. Но даже если биржевые цены вырастут еще на 10%, до уровня 50,5 тыс. руб. за тонну (что сделает сбыт бензина на АЗС убыточным), компании не будут увеличивать ценники на заправках из-за опасения давления со стороны правительства, говорит Сергей Ежов. При этом, в отличие от прошлого года, рост биржевых цен сдерживается «демпфером», что еще больше защищает розничные цены.

Рост оптовых цен сигнализирует о сокращении сформировавшегося еще в июле избыточного предложения на внутреннем рынке бензина, говорит глава «Петромаркета» Иван Хомутов.

Он отмечает, что, несмотря на этот рост, бензин в опте по-прежнему торгуется с дисконтом относительно экспортной альтернативы и «демпфер» этот дисконт полностью не компенсирует. На 23 августа дисконт внутреннего рынка (после учета «демпфера») для АИ-92 составил 1,4 тыс. руб. на тонну, отметил эксперт, и на такую же величину могут еще вырасти оптовые цены. Однако этому могут помешать действия регулятора, который может заставить компании увеличить предложение на рынке, полагает Иван Хомутов.

<https://www.kommersant.ru/doc/4073792>

РИА НОВОСТИ; МАРИЯ БАЛЮК; 2019.08.27; НАМ ХОТЕЛОСЬ БЫ ИМЕТЬ ПЯТЬ-ШЕСТЬ ЛОУКОСТЕРОВ В РОССИИ

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) следит за соблюдением правил игры во всех сферах экономики России – от транспорта до высоких технологий. Как «Аэрофлот» может помочь рынку лоукостеров и почему «Победе» нужны конкуренты, кто подал ходатайство на покупку доли в «Трансконтейнере», о судьбе естественных монополий и вопросах, которые будут затронуты на полях VI конференции по конкуренции под эгидой БРИКС, рассказал в интервью агентству «Прайм» глава ФАС Игорь Артемьев.

- Приближается VI конференция по конкуренции в формате БРИКС. Как развивается сотрудничество антимонопольных органов стран БРИКС? Каких итогов ФАС России от этой конференции? Что планируется обсудить? Планируются ли к подписанию какие-либо документы?

— На конференции мы, во-первых, подведем первые итоги нашей совместной работы. Мы обмениваемся информацией по крупным делам: по Google, по Apple, по Microsoft. У всех те же самые проблемы, а поскольку мы были первопроходцами и, приняли все решения раньше, то эти крупные кейсы являются методически важными.

Еще одна тема, о которой мы будем говорить на конференции — запрет тайных соглашений международных картелей. Однако, мы не посягаем на открытые соглашения типа ОПЕК+, которые действуют гласно. Сегодня, согласно законодательству США, международные экспортные картели просто разрешены. Это значит, что американские компании могут договариваться с европейскими, вступать в картели, поддерживать против стран третьего мира гигантские цены. А мы осуждаем такие практики.

Не можем мы еще не затронуть тему цифровой экономики — это изменение антимонопольного законодательства в свете цифровизации. По сути, это пятый

антимонопольный пакет. Мы уже три года этот закон проводим, надеемся, что и он будет принят до конца этого года.

Кроме того, когда мне была предоставлена честь выступать с трибуны ООН, мы выдвинули инициативу утвердить руководящие принципы и процедуры международного сотрудничества в соответствии с Секцией F Комплекса по конкуренции ООН. Мы предложили написать в нем, какие практики являются плохими и недопустимыми для крупных транснациональных корпораций. Мы прошли огромный путь, три с лишним года, чтобы убедить всех, что это необходимо, и в конечном итоге этот документ выносится на сессию ООН.

- Этот документ будет включать какие-либо санкции за использование этих практик?

— Нет, это рекомендательный документ, он будет только перечислять негативные практики, но всем будет понятно, что мировое сообщество это осуждает. Это очень хорошо воспринимается странами третьего мира, странами развивающимися, с переходными экономиками. Они, конечно, понимают, что это огромная помощь, они будут вместе с нами за это.

- Этот перечень недобросовестных практик будет дополняться?

— Да, он будет динамично развиваться, мы хотели бы, чтобы этот процесс был непрерывным.

- В числе гостей конференции будут все главы антимонопольных ведомств стран БРИКС? Кто еще приглашен?

— Конечно, на таком саммите первые лица антимонопольных органов стран БРИКС – обязательные гости, они будут.

Мы всегда приглашаем наших коллег по таможенному союзу и странам СНГ, почти всегда приезжают первые лица. Кстати, мы всегда приглашаем и представителей Евросоюза, американских регуляторов. И американцы, и европейцы подтвердили свое участие.

- Говоря о крупных корпорациях: ФАС все чаще уличает Google в нарушениях закона «О рекламе», на российский «Яндекс» все больше жалуются по поводу злоупотребления доминирующим положением. Как вы думаете, не нужно ли ужесточать санкции в отношении крупных IT-компаний за их проступки, особенно сейчас, в период глобальной цифровизации?

— Здесь речь идет скорее не об ужесточении, а о том, чтобы дать правильный ответ на вопрос, в чем заключаются угрозы цифрового мира. Поэтому пятый антимонопольный пакет и не ужесточает санкции, а дает новые определения, которые сегодня являются необходимыми. Мы бьемся за то, чтобы он был как можно быстрее принят, потому что не ответить на вызовы XXI века, это значит жить еще даже не в середине XX, это неправильно.

- Получается наказания ужесточать не нужно?

— Не нужно, но определения нарушений изменятся с учетом новых технологий и новых недобросовестных практик в области современных технологий.

- Ранее вы направили письмо вице-премьеру Максиму **Акимову** и министру транспорта **Евгению Дитриху** с предложением приватизировать авиакомпанию «Победа», чтобы развить конкуренцию на рынке внутренних перевозок. Это единственное решение проблемы?

— Мы говорим об этом в предположительном смысле, мы уважаем права собственности, и понимаем, что надо уважительно отнестись к авиакомпании «**Аэрофлот**», которая создала лоукостер. Мы очень много лет добивались этого, идея низкобюджетных авиакомпаний никогда не воспринималась хорошо. Но вот «**Аэрофлот**» решил и сделал, и то, что он сейчас может пользоваться благами этого решения – это хорошо, это не является проблемой. Проблема в отсутствии конкуренции в этом сегменте.

Конечно, самый лучший способ, чтобы другие компании были достаточно сильными и создали свои лоукостеры в России, чтобы была конкуренция, это оптимальный путь.

Если бы «Аэрофлот» счел возможным рассмотреть такой вариант, как приватизация «Победы», отпустить ее на рынок в частные руки, на этом заработать и, может быть, создать еще одну свою лоукост-компанию, потому что они умеют это делать, может ее тоже продать, третью компанию сделать, их же купят частные инвесторы.

Частные инвесторы сами по себе пока не умеют создавать такие компании: нужно получить огромное количество сертификатов, разрешений технических, это целая история. «Аэрофлот» с этим справился, и, научившись, они могли бы помочь рынку и создать себе в каком-то смысле конкурентов, но при этом все равно остаться лидером рынка.

- ВТБ и Сбербанк хотели создать свою региональную авиакомпанию, могли бы они стать покупателями?

— Я считаю, что, безусловно, могли бы. Хотя, конечно, банкам не нужно управлять такими компаниями как «Победа», но они бы наняли управляющую компанию с мировым именем. Это было бы отличное вложение финансовых активов в материальные активы и бизнес. И компания «Победа» продемонстрирует отличный финансовый результат, и они видели бы, что это людям приносит пользу: студенты могут летать за небольшие деньги на большие расстояния, или пожилые люди, или люди, которые не обладают финансовыми ресурсами, особенно в провинции.

Развивать систему лоукостеров очень важно, мы просили наших казахских, белорусских друзей подумать над созданием своих перевозчиков такого класса, которые стали бы конкурентами нашим лоукостерам. Мы это хотим развивать, но все долго решается, они еще не почувствовали, что это очень прибыльный, хороший бизнес, и в социальном смысле очень важный для людей. Но мы их убеждаем.

Нам хотелось бы иметь пять-шесть лоукостеров в России и еще несколько в дружеских странах, в Таможенном союзе хотя бы по одному, чтобы они все этим делом занимались, в том числе на международных перевозках.

- Если сейчас приватизировать «Победу», то нужно ли лишать ее права летать за рубеж?

— Не надо лишать, конечно. Как мы можем начать? Мы не говорим, что нужно контрольный пакет продать. Можно вначале привлечь портфельных инвесторов, то есть привлечь ресурс. Потом с помощью этого ресурса, например, создать второго лоукостера. Может быть, продавать не «Победу», а второй лоукостер, то есть передать все знания, персонал, мозги и отдать инвестору компанию, которая могла бы стать конкурентом «Победы». С другой стороны это будет еще и отличный финансовый результат, они приобретут инвестиции: ты продаешь пакет, его с удовольствием покупают, ты получаешь живые деньги, а живые деньги ты можешь пустить на что угодно, и не надо ничего платить никакому банку. Это же замечательно.

- Если предположить, что сейчас некий частный инвестор купит «Победу», как это скажется на ценах на внутренних направлениях?

— Мы в любом случае будем следить за этим рынком, антимонопольное регулирование никуда не денется. Я еще раз хочу сказать, что нужно проявить терпение и уважение к акционерам, они должны подумать, принять соответствующее корпоративное решение, сказать — мы хотим или не хотим продавать, в каком размере. Антимонопольный орган должен выступать за развитие рынков и за развитие конкуренции, поэтому мы об этом говорим.

Но вообще, если, предположим, это произойдет и компания будет продана, то мы будем на первых порах очень пристально следить за ней с точки зрения антимонопольного регулирования. Мы, конечно, будем смотреть, чтобы не было безобразия. Более того, при такой покупке мы дадим предписание, что они должны делать и как себя вести, с точки зрения добросовестной практики, естественно.

- ФАС все так же придерживается позиции, что РЖД стоит покинуть рынок предоставления вагонов путем приватизации ФГК? Обсуждался ли вопрос с РЖД, с правительством?

— Мы обсуждали подробно этот вопрос с РЖД, и моя точка зрения заключается в том, что после того, как сменилось руководство РЖД и ФГК, ФГК наконец стало выполнять наши предписания. Особенно очень важное смысловое требование о том, чтобы они, как государственная компания, удерживали цены и стоимость вагонной составляющей, вагонов на рынке. Если прежнее руководство первым поднимало цену, и за ней весь рынок поднимался: за три года стоимость вагона за сутки возросла с пятисот рублей до двух тысяч, фактически провозная оплата выросла процентов на тридцать, несмотря на то, что мы держим низкие тарифы. Сейчас они стали придерживать цены, они упали в последнее время на 15%.

РЖД стали выполнять функцию экономического макрорегулятора оборота рынков и стоимости рынка для перевозки. Другими словами, облегчили ситуацию для промышленников, для малого бизнеса, для всех, кто везет грузы по нашей необъятной стране.

В этой ситуации, я думаю, речь должна идти не о тотальной приватизации в ближайшей перспективе, пять-семь лет. Они просто могут продать 25%+1 акцию, или 49%, или еще какую-то долю частному инвестору просто для того, чтобы получить деньги на развитие. Но контроль должен оставаться за РЖД. Я думаю, что если говорить о полной тотальной приватизации, то это — в отдаленной перспективе.

- То есть, больше десяти лет?

— Я не могу предсказать, как будут развиваться события, но я бы не был сторонником тотальной приватизации ФГК. Их роль сейчас очень важна, не надо забывать, что есть военные перевозки, есть перевозки государственные и социальные, и Центрального Банка. Надо понимать, что частный игрок не будет делать то, что нужно для, например, военных. Есть еще секреты государственные и многие другие вещи, которые надо обязательно учитывать.

Поэтому здесь госкомпания уместна, но чтобы так себя вела, как она делает во главе с нынешним руководителем, а не наоборот, как это было раньше.

- Как вы оцениваете идею продажи 50%+2 акций «Трансконтейнера»? Положительно ли это скажется на рынке? Поступали ли в ФАС какие-либо ходатайства на покупку этой доли?

— Мы согласовали эту сделку. Мы считаем, что сегодня существует и межвидовая конкуренция контейнерных перевозок с другими, и морским путем, и много другого. Мы думаем, что это можно сейчас сделать в связи с развитием различных рынков перевозок. Мы рады, что «Трансконтейнер» окажется в частных руках, потому что у нас очень велика доля участия государства в экономике и, нам хотелось бы, чтобы частник играл заметную роль в глобальных стратегических отраслях.

- Кто подавал ходатайство на согласование этой сделки?

— Ходатайство подавала структура акционеров Evgaz, «Енисей капитал», мы его одобрили. Если кто-то еще будет подавать ходатайства, то если это будет компания, которая владеет контейнерами и хочет еще купить «Трансконтейнер», мы скорее всего согласия не дадим, это будет шагом к возвращению монополии на рынок, а нам нужна конкуренция. Если ходатайство поступит от компании как «Евраз», например, у которой нет контейнеров — пожалуйста.

- Поступали ли ходатайства из-за рубежа?

— Пока я не слышал о них.

- Рассматривает ли ФАС возможность в 2019 или 2020 году исключения морских портов из реестра естественных монополий? Если да, когда подобное решение может быть принято?

— Да, более того, мы подготовили закон. К сожалению, у него есть отрицательное заключение ГПУ, хотя мы его очень мучительно согласовывали.

По нашему глубокому убеждению, естественными монополиями следует называть только такие монополии, которые имеют сетевые активы: трубопроводы, газопроводы, другие системы, которые невозможно экономически рентабельно строить в параллель. Я вам скажу, что аэропорты московского авиационного узла конкурируют как сумасшедшие. Наши два порта, принадлежащие разным собственникам, на побережье Тихого океана конкурируют как сумасшедшие. Какая же это естественная монополия?

Мы хотели бы отпустить порты и аэропорты, но будем за ними очень пристально следить, будем проводить анализ рынка. Скажем: «Помните, что вы доминант и на вас может быть наложен оборотный штраф, если вы будете заниматься дискриминацией, другими нарушениями, вступать в картельные соглашения». Монополиями они останутся, но перестанут быть естественными монополиями.

Мы хотим этим шагом ликвидировать закон «О естественных монополиях» 1995 года вообще и перенести нужные новеллы оттуда в закон «О защите конкуренции». К сожалению, этот закон получил отрицательное заключение ГПУ, и мы будем вести переговоры с администрацией, чтобы все-таки продвинуть его.

- Но, видимо, до конца года это не удастся принять?

— Знаете, мы провозгласили эту идею еще десять лет назад, но сейчас главное, что закон согласован в правительстве. Различные ведомства нам в разное время блокировали эту отмену, но больше всего старались, конечно, естественные монополии сами. Сейчас порты и аэропорты хотят, чтобы этот закон был принят по понятным причинам, но «Газпром» не хочет. Но это — борьба, борьба политическая и здесь последнее слово останется за президентом, правительством и мы надеемся, что в этом году постараемся его принять.

- Ранее ФАС сообщала, что будет обращать внимание на образование картелей вокруг **нацпроектов**. Как это будет контролироваться?

— Это будет наиболее пристальное внимание с точки зрения картелизации с помощью уже существующих эффективных механизмов, здесь мы очень неплохо идем. Если примут пятый антимонопольный пакет, а мы уверены, что его примут в этом году, тогда я бы всем предложил отказаться от этой деятельности, потому что есть риск угодить за решетку на семь лет, и будет очень тяжело. После сладкой жизни оказаться там никому не желаю.

- ФАС и **Минтранс** создали рабочую группу по картелям в сфере дорожного строительства. Чем займется эта рабочая группа? Не планируете ли создавать аналогичные рабочие группы с Минздравом по фармрынку и с Минстроем по рынку строительства, как самых картелизованных сфер?

— Да, мы хотели бы этого. Значительная часть нашей работы — это разъяснительная работа. За большим количеством серьезных социальных задач, которые стоят перед Минздравом, **Минтранс**ом, они часто раньше не уделяли внимания картелям. Мы не везде можем дотянуться, а тем более без помощи отраслевых ведомств. Поэтому мы с надеждой это воспринимаем и в отношении Минздрава, и в отношении **Минтранса** и министерства строительства.

- Есть ли уже какой-то план работы с **Минтранс**ом? Возможно, будут какие-то совместные рейды?

— Рейды, наверное, вряд ли, рейды мы будем делать с правоохранителями. А вот целеполагание, наведение на цель, конкретные варианты, координация, консультативная поддержка, помощь в технологическом плане и очень многие другие вещи, которые реально отраслевые министры знают — да. Если они смогут нам четко сказать, где проблема, то мы пойдем туда вместе с нашими коллегами из ФСБ, из полиции, из Следственного комитета и будем наводить там порядок. Вместе с министрами.

- А с Минздравом и Минстроем уже ведутся переговоры по рабочим группам?

- Наши коллеги на отраслевом уровне это делают.
- ФАС РФ начала проверки фармдистрибьюторов по подозрению в сговоре на поставку онколекарств. Есть ли уже основания говорить, что такой картель есть?
- Результаты проверки будут немного попозже, потому что мы сейчас разгребаем огромное количество материала. Пока идет расследование.
- Когда оно примерно закончится?
- Все зависит от объема материала, который мы получим. Но я думаю, что до конца года, быстрее не получится. Слишком много надо аналитикам сидеть, работать, слушать, писать.
- ФАС планировала в третьем квартале закончить анализ рынка агрегаторов такси. Есть ли уже предварительные результаты?
- В конце августа мы получим все базы данных и будем смотреть, в том числе, что нам делать со сделкой «Яндекс.Такси»-«Везет». Большого восторга по поводу этой сделки я не испытываю, но посмотрим доли на рынке, все посчитаем, все сделаем правильно. Однако, когда происходит повышение концентрации до определенного уровня, до 35% — это определенный сигнал для нас, хотя «Яндекс» его пока не достиг.
- Мы посмотрим, какая будет доля у компании после возможного слияния с «Везет». Если они до 35% не дотянут на рынке, то мы с легким сердцем дадим согласие. Если будет больше 35% но меньше 50%, то мы обычно даем согласие и жесткое предписание. Если совокупная доля будет больше 50%, ответ будет однозначный – нет.
- Ранее вы говорили, что рассматриваете возможность одобрения долгосрочных десятилетних тарифов для «Транснефти». Есть ли прогресс в этой теме?
- Сотрудничество идет, но очень вяло. Я бы хотел, чтобы мы продолжили его в более полномасштабном объеме и не вижу никаких причин, которые могли бы нам препятствовать. «Транснефть» выполняет не просто очень важную работу для государства, они делают свою работу хорошо, у них хорошие правила недискриминационного доступа, мы вместе работали с ними над ними.
- Не так давно был утвержден рост тарифа на прокачку нефти через территорию Белоруссии на 3,7%. Незадолго до этого Белоруссия запрашивала увеличение тарифа на 23,1%, но тогда было принято решение придерживаться планового графика индексации. Почему все-таки отошли от плана? Это связано с грязной нефтью?
- Я не думаю, что связано с этим. Просто тариф должен быть экономически обоснован. Этот вопрос поднимался на высоком уровне российско-белорусских отношений. В конечном итоге правительство с нашим участием решило, что нужно повысить на 3,7%.
- Но почему все-таки решили досрочно повышать?
- Потому что так договорились на высоком уровне. И такое решение было принято в правительстве, мы его исполнили. Поскольку это не превышает инфляционных показателей по России, мы это сделали с легким сердцем, все равно «инфляция минус».
- Следующая индексация, которая произойдет с января, тоже будет «инфляция минус»?
- Методика, которую мы используем, дает «инфляцию минус». Если вы не хотите, чтобы была «инфляция минус» нужно раскрыть, обосновать и подчеркнуть. Есть исключения из этого правила, которые нам дают возможность повышать тарифы сильнее, но это будет обсуждаться в правительстве Российской Федерации, это международные отношения, и они должны обсуждаться на самом высоком уровне.
- То есть по умолчанию планируется индексировать тариф на «инфляцию минус»?
- Если не будет никаких изменений политического характера либо экономически представленных четких, ясных, понятных проверяемых данных будет «инфляция минус». Как и всегда по общему правилу.
- «Россети» предлагают значительно повысить плату за подключение к электросетям. В том числе для населения она может вырасти с 550 рублей до 75 тысяч рублей. Какова позиция ФАС по этому вопросу?

— С той поры, когда были установлены льготные тарифы, прошло уже много лет, и, конечно, мы должны эту экономику посчитать. Я пока не могу сказать, какое у меня отношение к таким цифрам, но я понимаю, что они не индексировались — определенная индексация точно нужна. Но опять же по принципу «инфляция минус» и с расчетами, и с обоснованием. Наше отношение мы сформулируем, когда все посчитаем.

https://1prime.ru/state_regulation/20190827/830271451.html

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.08.28; ВОДИТЕЛЬСКИЕ ШТРАФЫ РВУТ С БУМАГОЙ; С 2020 ГОДА ИХ МОЖНО БУДЕТ ОБЖАЛОВАТЬ ПО ИНТЕРНЕТУ

Водительские штрафы можно будет обжаловать онлайн уже в 2020 году: новый суперсервис, прототип которого 27 августа представила Минкомсвязь, будет доступен для 90 млн пользователей портала госуслуг. Для запуска новой услуги понадобятся изменения в КоАП. Эксперты и депутаты идею концептуально поддержали, но отметили, что от всех проблем автовладельцев нововведение не избавит.

В Минкомсвязи показали прототипы новых суперсервисов (госуслуг), доступных пользователям портала госуслуг. В их числе сервис по электронному обжалованию штрафов за нарушение ПДД. Сегодня, напомним, для отмены штрафного постановления водителю необходимо подать (лично или заказным письмом) заявление в ГИБДД. В 2018 году Верховный суд подтвердил, что электронная подпись использоваться для таких случаев не может. Депутаты и правозащитники давно предлагают перейти на электронное обжалование, указывая, что число штрафов с развитием систем фотовидеофиксации растет (в 2018 году из 129 млн постановлений ГИБДД 105 млн вынесено с помощью камер), растет и число желающих их обжаловать.

Для использования нового сервиса гражданин должен сначала дать согласие на получение «писем счастья» в электронном виде, следует из презентации Минкомсвязи. Сервис предложит выбрать причину обжалования, например, неправильно распознанный номер. Затем к заявлению нужно прикрепить документы (сканы), например, договор купли-продажи на машину. Если штраф ранее был уплачен, можно подать заявление о возврате средств на банковскую карту. В 2019 году суперсервис будет тестироваться (без участия граждан), по данным «Ъ», в Тульской области и Карачаево-Черкесии. В 2020 году госуслуга будет доступна всем россиянам, рассчитывают в правительстве. В связи с этим понадобятся изменения в КоАП, законопроект уже готовится, поясняет знакомый с ситуацией источник «Ъ», в кодексе запишут возможность подачи жалобы в электронном виде. В 2022 году через портал можно будет обжаловать и региональные штрафы. Речь идет, к примеру, о постановлении «Администратора московского парковочного пространства» и Московской административной дорожной инспекции. Сегодня такая возможность предоставлена пользователям сервисов правительства Москвы.

По данным ГИБДД, в 2018 году граждане подали 675 тыс. жалоб на постановления с камер, 457 тыс. из них было удовлетворено. На портале госуслуг зарегистрировано более 90 млн человек, это 60% населения страны.

Суперсервисами, напомним, в правительстве называют новые виды госуслуг, для получения которых от гражданина требуются минимальные усилия без использования бумажных документов и личной явки в госучреждения. Нацпроектом «Цифровая экономика» предусмотрен запуск 25 суперсервисов. Один из них — электронное оформление мелких аварий европротоколом — презентован в июле. Минкомсвязь показала также прототип суперсервиса «Подача заявления в правоохранительные органы» (заработает в 2020–2022 годах). Речь идет о случаях, когда гражданин хочет заявить в полицию о преступлении, например, о смерти человека, причинении вреда здоровью, жестоком обращении с животным. К заявлению можно приложить фото, описание происшествия. Портал автоматически определит, в какой орган будут направлены

материалы. С помощью суперсервиса «Правосудие онлайн» (будет доступен в 2022–2024 годах) можно будет направить электронный иск в суд, составив его с помощью «интерактивного помощника», получить доступ ко всем документам по делу и участвовать в судебном заседании по видеосвязи.

Возможность электронного обжалования штрафов первый зампред комитета Госдумы по госстроительству Вячеслав Лысаков назвал «прорывом в отношениях между автовладельцем и государством». «Вопрос в том, насколько услуга будет корректно работать,— отмечает он.— В Москве, к примеру, уже есть электронный сервис по оформлению пропусков для проезда в центр города. Водители на него жалуются, пользоваться им сложно. С электронным обжалованием такого быть не должно». Адвокат движения «Свобода выбора» Сергей Радько назвал инициативу Минкомсвязи «правильной и давно назревшей». «Упрощенный способ обжалования подойдет только для оспаривания случаев, когда штраф вынесен за явно несуществующее нарушение, когда, к примеру, ошиблась камера,— говорит он.— При необходимости истребования дополнительных документов, допроса свидетелей, предъявления оригиналов документов он не поможет». Эксперт по безопасности движения юрист Катерина Соловьева отмечает, что анонсированный сервис по обжалованию штрафов уже существует: через сайт ГИБДД можно направить скан-копии жалоб с подписью на постановление. «Это не полноценное электронное обжалование, а просто еще один канал подачи жалобы,— говорит она.— Для граждан, которые уже умеют пользоваться сайтом ГИБДД, мало что изменится. А вот инспекторам работать станет проще».

<https://www.kommersant.ru/doc/4073799>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АРКАДИЙ СИМОНОВ; 2019.08.28; ЧИСТЫЙ И ВЫГОДНЫЙ; ПОЧЕМУ ЭЛЕКТРОМОБИЛИ СТРЕМИТЕЛЬНО ВЫТЕСНЯЮТ ОБЫЧНЫЕ АВТО

Электромобили уверенно завоевывают планету. Только в прошлом году продано более двух миллионов таких машин и подзаряжаемых гибридов. Львиная доля пришлась на Китай - один миллион (рост 80 процентов), Европу - 400 тысяч (рост 30 процентов) и США - 360 тысяч (рост 80 процентов). Вложения в эту технику по сравнению с 2017 годом удвоились и достигли 8,4 миллиарда евро, в то время как вложения в обычные автомобили сократились на 16 процентов. А ведь еще десять лет назад мало кто мог бы предсказать столь стремительный рост индустрии электромобилей.

В 2010 году на планете их было всего около 12 тысяч, а сегодня уже пять миллионов. Энтузиасты уверены, что 2022 год вообще будет переломным: эти машины станут дешевле автомобилей с ДВС. И тогда правительствам не придется выделять на их поддержку огромные средства. Повод для такого прогноза - цена самого дорогого элемента электромобиля - литийионного аккумулятора. Если несколько лет назад его стоимость доходила до половины стоимости машины, то сегодня она упала до 33 процентов, а к 2025 году снизится до 20 процентов. Так что уже в самом ближайшем будущем этот экологический транспорт должен наконец обеспечить чистый воздух в мегаполисах. Оптимисты в этом уверены.

Но не все так однозначно и оптимистично в мире электромобилей. У пессимистов свои аргументы. Главный: электромобиль - это хитрая уловка. Он вовсе не так экологичен, как утверждают его сторонники. На самом деле он переносит выбросы из одного места в другое. Например, утверждается, что во время езды он не выделяет загрязнений, но зато они образуются при создании самой машины. Так, на изготовление обычного авто «Мерседес» приходится 18 процентов общих загрязнений от автомобиля, а на электрическую версию 45 процентов всех загрязнений. Причина очевидна: огромная и дорогая литийионная батарея.

Второе обвинение даже более весомое. Да, электрическое авто питается чистой электроэнергией, но ее выработка загрязняет воздух. То есть, если ДВС загрязняет воздух там, где ездит, то в случае «электро» загрязнение появляется на электростанциях. Конечно, перенос загрязнения за черту города, уменьшение смога в мегаполисах - серьезный аргумент в пользу электромобилей, с которым пессимисты не могут не согласиться.

И наконец, еще один минус электромашин - сами аккумуляторы. Дело в том, что их делают из дефицитных материалов - кобальта, лития, марганца. Пока таких машин немного, масштабы «дефицита» невелики, но что будет, если счет пойдет на многие десятки миллионов? По мнению специалистов, выход один - перерабатывать старые аккумуляторы, извлекая из них кобальт, литий и марганец. Пока для этого эффективной технологии нет, но энтузиасты уверены, что она уже в ближайшее время будет разработана. Был бы спрос, а предложение появится. Словом, в этом споре энтузиастов и скептиков пока побеждают первые. Во всяком случае, электромобиль начинает интенсивно вытеснять традиционные машины.

Кстати

Впервые серийно электробили начали выпускать в 1890 году в США. Тогда делали ставку на этот вид транспорта. Электрокары показывали хорошие результаты в гонках, в их разработку вкладывали большие средства. Сам Генри Форд трудился над созданием аккумуляторных батарей. Однако ряд усовершенствований бензинового двигателя обеспечил ему победу в этой конкуренции с «электро». И к 1930-м году электромобили перестали выпускать. Интерес к ним возродился в 1990-х в Калифорнии, где стали бороться за чистоту воздуха. Были выпущены электрокары фирм «Шевроле» и «Тесла», которые стоили более ста тысяч долларов. Электрические седаны появились у японских и китайских производителей. Однако они долгое время оставались экзотикой.

<https://rg.ru/2019/08/27/pochemu-elektromobili-stremitelno-vytesniaiut-obychnye-avto.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.08.27; ЦОДД ПРИЗЫВАЕТ ВОДИТЕЛЕЙ БЫТЬ ВНИМАТЕЛЬНЕЕ В ПРЕДДВЕРИИ УЧЕБНОГО ГОДА

Москвичам следует быть предельно внимательными на дорогах в преддверии нового учебного года, особенно вблизи учебных заведений, сообщает пресс-служба Центра организации дорожного движения.

«Центр организации дорожного движения правительства Москвы призывает водителей в первые дни нового учебного года быть особенно внимательными на дорогах, особенно вблизи учебных заведений. Водителям следует учитывать, что после продолжительных каникул не все дети адаптировались к учебному ритму, и не все ученики помнят о необходимости соблюдения Правил безопасности на дороге», - говорится в сообщении.

Кроме того, в пресс-службе призывают родителей активно информировать детей о правилах дорожного движения и собственным примером демонстрировать безопасное поведение на дороге. так как многие школьники-подростки начинают преодолевать ежедневную дорогу до учебного заведения без сопровождения взрослых и не всегда соблюдают принципы безопасного поведения на дороге. Как отмечают в пресс-службе, это зачастую приводит к дорожно-транспортным происшествиям.

В пресс-службе отметили, что водители обязаны со своей стороны сделать все возможное, чтобы предотвратить дорожно-транспортные происшествия с участием детей: соблюдать ПДД, следить за скоростным режимом.

О страхах детей и родителей перед 1 сентября рассказала в интервью радио Sputnik детский и подростковый психолог Анфиса Калистратова.

«Необходимо обратить внимание: возле учебных заведений установлен пониженный скоростной режим, этим ограничениям надо следовать. Кроме того, необходимо обеспечить хорошую видимость автомобиля в любых погодных условиях. Следует

соблюдать все требования ПДД относительно включенного света фар, в дневное время суток всегда включать ближний свет фар. Это позволит избежать аварий из-за неосторожности детей», - говорится в сообщении.

Как отметил руководитель ЦОДД Вадим Юрьев, чьи слова приводит пресс-служба, транспортный комплекс Москвы ведет последовательную работу по обеспечению безопасности несовершеннолетних участников дорожного движения.

«В преддверии нового учебного года сотрудниками ЦОДД проверена дорожная ситуация у 566 школ, где есть интенсивное движение транспорта и большие потоки пешеходов, а также те учреждения, где есть риск возникновения ДТП. Поправлены недостатки в части, касающейся дорожных знаков и светофоров – вся дорожно-транспортная инфраструктура находится в надлежащем состоянии. Также были выявлены недостатки в части отсутствия лежачих полицейских, дорожной разметки, ограждений – все замечания направлены в департамент ЖКХ и префектуры округов», - цитируют Юрьева в пресс-службе.

<https://ria.ru/20190827/1557957368.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.08.27; БУМАЖНЫЙ «ЕДИНЫЙ» НЕ БУДЕТ РАБОТАТЬ НА ТУРНИКЕТАХ МЦД

Бумажный билет «Единый» не будет работать на турникетах Московских центральных диаметров (МЦД), проезд можно будет оплатить всеми современными способами, включая карту «Тройка», следует из материалов к заседанию президиума правительства столицы, которое состоялось во вторник.

Первые два диаметра - МЦД-1 «Одинцово-Лобня» и МЦД-2 «Нахабино-Подольск» - планируется запустить в ноябре 2019 года. График работы МЦД будет таким же, как в московском метро - с 05.30 до 01.00. Поезда будут ходить в тактовом режиме с интервалом 5-6 минут в часы пик.

«На МЦД не будут действовать бумажные билеты «Единый». Это связано с техническими ограничениями чипа, используемого в бумажном носителе», - говорится в материалах.

Как отметили в столичном департаменте транспорта, для оплаты будут действовать бумажные билеты пригородных электричек, однако бесплатной пересадки на метро и МЦК при их использовании не будет.

«Помимо билета «Кошелек» карты «Тройка», пассажиры смогут использоваться для оплаты проезда все билеты московского метрополитена, которые записываются на «Тройку». По тарифному меню 2019 года это билеты на 60 поездок, 1 сутки, 3 суток, 30 дней, 90 дней и 365 дней. Эти билеты будут действовать для оплаты в «Центральной» зоне», - добавили в ведомстве.

В дептрансе добавили, что турникеты на станциях МЦД оборудуют и терминалами для бесконтактной оплаты проезда. Пассажиры смогут расплатиться картами, поддерживающими технологии PayPass/PayWave и гаджетами с технологиями Samsung Pay, Apple Pay и Google Pay. Стоимость при оплате проезда на МЦД бесконтактными и безналичными способами при поездке по «Центральной» зоне составит 42 рубля. Стоимость проезда при бесконтактной и безналичной оплате в зонах «Пригород» и «Дальняя» в настоящее время согласовывается.

«На карту «Стрелка» можно в кассе записать билеты ЦППК, которые также будут действовать на МЦД, однако в этом случае у вас не будет действовать бесплатная пересадка на метро и МЦК. После доработки карты «Стрелка», в будущем может появиться возможность оплатить пересадку на метро транспортной картой Подмосковья», - добавили в пресс-службе.

Проект Московских центральных диаметров предусматривает соединение радиальных железнодорожных направлений и запуск сквозного движения пассажирских поездов через центр столицы. К 2025 году планируется создать пять линий, связывающих города Подмосковья беспересадочным железнодорожным сообщением через Москву.

<https://ria.ru/20190827/1557957853.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИРИНА РЫБНИКОВА; 2019.08.27; ГУБЕРНАТОР ПОДМОСКОВЬЯ ПРОКОММЕНТИРОВАЛ ТАРИФЫ НА МЦД

Транспортной революцией назвал тарифы на проезд по Московским центральным диаметрам губернатор Подмосковья Андрей Воробьев. Эти тарифы разработаны правительством Москвы совместно с коллегами из областного правительства, РЖД и пригородными пассажирскими компаниями и будут едиными на территории всего Московского региона.

Напомним, маршруты на двух первых МЦД «Одинцово-Лобня» и «Подольск-Нахабино» поделены на три тарифные зоны: «Центральная», «Пригород» и «Дальняя». Проезд в пределах первой зоны будет стоить как одна поездка в общественном транспорте Москвы. «Пригород» обойдется в 45 рублей за поездку с бесплатными пересадками на метро или станции Московского центрального кольца, если эта пересадка укладывается во временной промежуток 90 минут. В тарифе «Дальний» каждая зона обойдется в 23 рубля до границ МЦД, плюс 45 рублей спишется за поездку по МЦД.

«Сейчас, например, житель Подольска тратит на дорогу в центр Москвы 115 - на электричку и 38 - на метро. После введения единого тарифа он сможет платить 45 рублей и пересаживаться на метро бесплатно. То есть затраты на дорогу снизятся в 3,5 раза, - привел конкретный пример Андрей Воробьев. - В год экономия составит до 50 тысяч рублей. Это серьезная сумма для семьи с любым достатком».

<https://rg.ru/2019/08/27/reg-cfo/gubernator-podmoskovia-prokomentiroval-tarifny-na-mcd.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.08.27; ГЛАВА ФАС НЕ ИСПЫТЫВАЕТ ВОСТОРГА ПО СДЕЛКЕ «ЯНДЕКС.ТАКСИ» И «ВЕЗЕТ»

Глава Федеральной антимонопольной службы (ФАС) Игорь Артемьев не испытывает «большого восторга» по сделке «Яндекс.Такси» и «Везет», однако еще предстоит закончить анализ рынка агрегаторов, рассказал он в интервью РИА Новости.

«В конце августа мы получим все базы данных и будем смотреть, в том числе, что нам делать со сделкой «Яндекс.Такси» - «Везет». Большого восторга по поводу этой сделки я не испытываю, но посмотрим доли на рынке, всё посчитаем, всё сделаем правильно», - сказал он.

Артемьев уточнил, что сделка может быть одобрена, если после слияния совокупная доля сервиса «Яндекса» не превысит 50% рынка.

«Мы посмотрим, какая будет доля у компании после возможного слияния с «Везет». Если они до 35% не дотянут на рынке, то мы с легким сердцем дадим согласие. Если будет больше 35%, но меньше 50%, то мы обычно даем согласие и жесткое предписание. Если совокупная доля будет больше 50%, ответ будет однозначный – нет», - подчеркнул он, добавив, что «Яндекс.Такси» на сегодня занимает меньше 35% рынка.

«Яндекс.Такси» 15 июля объявила о покупке программного обеспечения и колл-центров группы «Везет», работающей в 123 городах России, и намерении вложить за 3 года около 8 миллиардов рублей в развитие такси в регионах РФ. Закрытие сделки ожидается до конца года. Текущие акционеры «Везет» получают до 3,6% акций «Яндекс.Такси» и до 71,5 миллиона долларов при условии успешного достижения ключевых целей по операционным и иным показателям.

<https://ria.ru/20190827/1557938178.html>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.08.28; ВАГОНЫ ГОТОВЯТ К ПРОФИЦИТУ; ОПЕРАТОРЫ ПЕРЕЖИЛИ ПЕРИОД ВЫСОКИХ СТАВОК

Рынок оперирования железнодорожными вагонами стабилизировался, серьезных внутренних перестановок также не происходит, следует из рейтинга Infoline Rail Russia

Тор за первое полугодие. В преддверии появления профицита нефтяники стремятся, скорее, продавать кэптивных операторов или оптимизировать число вагонов, а угольщики, напротив, заканчивают формировать собственные парки. Очередной период высоких цен, замечают эксперты, не привел на рынок, в отличие от прошлого пика 2011–2012 годов, множество мелких и нестойких компаний, появились лишь считанные игроки, а банки и лизинговые компании стали осмотрительнее.

Снижение ставок на фоне перехода рынка оперирования к профициту и ухудшения конъюнктуры экспортных грузов пока не сказалось на позициях операторов вагонов, следует из рейтинга Infoline Rail Russia Тор за первое полугодие. Состав первой тройки не изменился: Федеральная грузовая компания (ФГК, входит в ОАО РЖД), следом Первая грузовая компания (ПГК) Владимира Лисина и Globaltrans.

Вместе с тем СУЭК, которая в апреле купила «Нитрохимпром» (см. “Ъ” от 5 апреля), заняла третье место по объему перевозок. «Восток1520», в управлении у которого находился парк «Нитрохимпрома», опустился на 14-е место в рейтинге по парку в управлении. «У нас сегодня около 54 тыс. вагонов под управлением, чего достаточно для перевозки собственных объемов,— рассказывает директор по логистике СУЭК Денис Илатовский.— Кроме того, мы стали активнее работать на рынке предоставления вагонов под перевозку — в частности, на обратных рейсах после выгрузки в портах. Динамика будет зависеть от рыночной ситуации — можем как увеличить, так и снизить объем парка, отказавшись от части аренды».

«Традиционно кэптивные компании наращивают парк в период дефицита, поскольку собственный парк означает снижение рисков и транспортную безопасность,— говорит глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров.— В период профицита компании либо продают транспортные «дочки», как сделали на прошлом пике ММК, Evraz, «Металлоинвест», либо, как сейчас происходит в нефтеналиве, сокращают парк». При этом, отмечает эксперт, у профильных операторов дело обстоит иначе: идет консолидация, в нефтеналиве — усилиями «Нефтетранссервиса», «Трансойла» и RailGo, в сегменте сжиженных углеводородных газов — «СГ-транса» и созданной им совместно с СИБУром Нефтехимической транспортной компании, в зерне — ГК РТК.

Эксперт добавляет, что в прошлый пик цен 2011–2012 годов лизинговые компании выдали много парка авантюристам. В этот раз они вели себя гораздо более консервативно, а среди появившихся игроков новых лиц почти нет. Так, увеличили парк «Транспортные технологии» Сергея Тертычного, начал сам оперировать «ВМ-Транс», возник «Первый промышленный оператор», перевозящий грузы структур «Базэла» и консолидировавший часть их парка, но высокие ставки не привели на рынок множество мелких игроков, так как требования клиентов к сервису значительно ужесточились.

По мнению Елены Сахновой из «ВТБ Капитала», доля ФГК в перевозках, сократившаяся с массовыми списаниями 2014–2016 годов, будет в ближайшие годы восстанавливаться за счет сокращения доли Globaltrans, которая, будучи ориентирована на выплату дивидендов, предельно сократит капвложения; доля ПГК будет стабильной. Упадёт доля кэптивных компаний угольщиков, однако через два года восстановится с расширением БАМа и Транссиба. Что касается нефтеналивного сегмента, то здесь позиции компаний вряд ли изменятся, полагает эксперт, ОАО РЖД невероятными усилиями добилось того, чтобы отток нефти в трубу с железной дороги был не таким сильным, но в будущем повторить это вряд ли удастся. Доля железной дороги в перевозке нефтяных грузов будет сокращаться, полагает Елена Сахнова, но падение это будет для всех компаний примерно одинаковым.

<https://www.kommersant.ru/doc/4073791>

ИЗВЕСТИЯ; ВИТАЛИЙ ВОЛОВАТОВ; 2019.08.28; ВАГОН БЕЗ БАРЬЕРОВ: КОЛЯСОЧНИКАМ ОБЛЕГЧАТ ПОСАДКУ В ПОЕЗДА И ЭЛЕКТРИЧКИ;

ОДНАКО ОСНАЩАТЬ СТАРЫЕ СОСТАВЫ НОВЫМИ ЭЛЕКТРОПОДЪЕМНИКАМИ НЕЦЕЛЕСООБРАЗНО, СЧИТАЮТ ЭКСПЕРТЫ

Инвалидам будет проще садиться в поезда: российские инженеры разработали новый подъемник, который можно устанавливать в тамбуре как междугороднего экспресса, так и обычной электрички. Конструкция универсальна и благодаря этому совместима с любыми типами вагонных дверей, рассказали «Известиям» в пресс-службе госкорпорации «Ростех». Разработка, безусловно, полезна, однако ее практическая эксплуатация вызывает у экспертов вопросы. По их мнению, дооснащать подъемниками старый подвижной состав нецелесообразно, поэтому устройство будет интересно в первую очередь вагоностроительным предприятиям.

Подъемник, созданный на «Уралвагонзаводе», монтируется в одном из тамбуров вагона. В сложенном состоянии он убирается в специальный шкаф и не мешает проходу пассажиров. Его грузоподъемность — 300 кг, что, по заверению разработчиков, превосходит многие зарубежные аналоги. Для большей надежности механизм платформы продублирован ручным приводом.

— Это решение уже заинтересовало ведущих производителей подвижного состава. Устройство прошло все необходимые испытания и готово к эксплуатации, — рассказал заместитель генерального директора корпорации «Уралвагонзавод» по гражданской продукции Кирилл Томащук.

Разработкой уже заинтересовались и перевозчики. Так, в пресс-службе Центральной пригородной пассажирской компании «Известиям» заявили, что планируют изучать возможности подъемника для его дальнейшего внедрения с учетом опыта эксплуатации. В компании подчеркнули, что подъемные устройства для маломобильных пассажиров уже установлены в некоторых поездах ЦППК и применяются на низких платформах.

Сама по себе разработка достаточно интересна, однако в плане ежедневной эксплуатации у нее есть серьезные ограничения, отметил главный научный сотрудник ВНИИ железнодорожного транспорта Виктор Богданов.

— Повышать комфорт инвалидов — дело достойное. Тем более что не везде в России есть высокие платформы. И даже на них посадка и высадка не всегда удобна для маломобильных граждан. Но в использовании такого подъемника есть одна главная трудность — время, — пояснил «Известиям» ученый. — Платформа ведь поднимается и опускается плавно, это не происходит мгновенно, поэтому посадка даже одного инвалида может занять до пяти минут. А если их в вагоне больше?

Проще всего эксплуатировать такие подъемники в поездах дальнего следования, поскольку их остановки более длительные, чем у пригородных электричек. Тем не менее многое зависит и от конкретного региона, добавляет эксперт.

— Если посадка или высадка инвалида на Ярославском направлении затягивается на две минуты дольше стоянки, машинист еще может вернуться в график, поскольку расписание содержит небольшой запас по времени. Но если это Транссиб, где поезда идут буквально в хвост друг другу, то даже небольшая задержка может вызвать серьезный срыв расписания многих поездов, — считает Виктор Богданов.

Современные требования к доступности железнодорожного транспорта для маломобильных граждан предусматривают наличие в каждом поезде дальнего следования хотя бы одного вагона с подъемниками, более широкими тамбурами и специальными купе, отметил руководитель направления «Общественный транспорт» экспертного центра Rbopok.net Александр Чекмарев.

— По такому принципу комплектуются современные электрички. В целом можно говорить о том, что процент перевозки инвалидов железнодорожным транспортом год от года растет, поскольку составы становятся для них более комфортными и доступными. К тому же на многих станциях уже есть мобильные подъемники, которые можно подкатить

к нужному вагону. Соответственно, остается открытым только вопрос дооснащения вагонов старого типа, но это экономически нецелесообразно, — подчеркнул эксперт.

По мнению собеседника «Известий», остаточный срок службы более старых вагонов дальнего следования и электропоездов не настолько велик, чтобы проводить их апгрейд, — проще постепенно заменять устаревающую технику новыми образцами. В этом свете, считает он, новый электрический подъемник будет в большей степени интересен производителям подвижного состава, чем перевозчикам.

<https://iz.ru/914790/vitalii-volovatov/vagon-bez-barerov-koliasochnikam-oblegchat-posadku-v-poezda-i-elektrichki>

ТАСС; 2019.08.28; ПАССАЖИРЫ РАССКАЗАЛИ, ЧЕГО ИМ НЕ ХВАТАЕТ В РОССИЙСКИХ ПОЕЗДАХ

Пассажиры российских поездов ценят вежливости проводников и ценят свежую прессу и вкусные завтраки, но отмечают, что проблему отсутствия Wi-Fi в поездах дальнего следования решить все еще не удалось. Это следует из результатов опроса, проведенного сервисом путешествий Туту.ру (есть в распоряжении ТАСС).

Туту.ру проанализировал отзывы пассажиров сидячих, плацкартных, купейных вагонов и СВ в период с января по июнь 2019 года.

Впечатление от поездки, отношение персонала и состояние вагона клиенты сервиса оценивали по десятибалльной шкале, всего в опросе приняли участие более 90 тыс. пассажиров.

Скорость

Первые две строчки рейтинга поездов с сидячими вагонами (всего в нем десять позиций) с результатом в 9,64 и 9,63 балла занимают скоростные «Ласточки» комплектации «Премиум», которые курсируют по маршрутам Ростов-на-Дону - Новороссийск и Ростов-на-Дону - Туапсе. Пассажирам понравились чистота поездов и вежливость персонала. Они сходятся во мнении и насчет минусов «Ласточек», отмечая неудобные ступеньки, которые затрудняют вход и выход, а также отсутствие Wi-Fi.

Третье место с небольшим отставанием от «Ласточек» и результатом в 9,57 балла заняли поезда «Сапсан» направлением Москва - Санкт-Петербург. Помимо очевидных преимуществ - высокой скорости движения, вежливости персонала и интерьера вагонов - пассажиры отдельно отмечают вкусное питание и возможность заказа еды через внутренний онлайн-портал. В отзывах высокоскоростной поезд сравнивают с самолетом, и это сходство, как выясняется, особенно обрадовало пассажиров с детьми.

«Понравилось детям - как на самолете, но не страшно», - приводится в рейтинге один из комментариев. Кроме того, пассажиры сравнивают «Сапсаны» с европейскими поездами.

«Особо хочу отметить пунктуальность - немецкой Deutsche Bahn есть, чему поучиться», - пишет один из путешественников.

Тем не менее, проблема отсутствия в некоторых вагонах интернета актуальна и для «Сапсанов». Недовольство пассажиров вызывает также недостаточное количество розеток, высокие цены на еду и напитки и неудобные сиденья в эконом-классе - у них не регулируется спинка.

Оставшиеся места в рейтинге по большей части занимают скоростные «Ласточки» классической комплектации. Наиболее высокие оценки получили поезда, которые курсируют по маршрутам Москва - Вязьма, Санкт-Петербург - Псков, Санкт-Петербург - Сортавала (Карелия), Санкт-Петербург - Бологое и Майкоп - Адлер.

Завтрак с кофе и газетой, но без интернета

В сегменте плацкарта и купе первое место из десяти в рейтинге заняли купейные вагоны поезда Москва - Волгоград, набрав 9,79 балла. Купейные вагоны фирменного поезда «Волгоград», получившие наиболее высокие оценки, принадлежат самому крупному частному перевозчику России - компании «Транскласссервис» (ТКС). ТКС не имеет

собственных составов и добавляет вагоны к фирменным поездам «Федеральной пассажирской компании» - «дочки» РЖД. Согласно рейтингу, пассажиры нашли в вагонах поезда «Волгоград» только один недочет - неудобные спинки на полках. Из плюсов - наличие интернета, заправленное постельное белье, свежая пресса и то, что туалетная бумага никогда не заканчивается. В рейтинг вошло еще два поезда, где вагоны-купе, принадлежащие ТКС, опередили по оценкам вагоны ФПК. Поезд Москва - Саратов набрал 9,67 балла и занял третье место, Москва - Новороссийск - 9,58 балла и пятое место. В обоих случаях пассажиры оценили сбалансированную работу кондиционеров и обогревателей и вкусную еду. Из минусов они назвали только высокую цену на билеты. Второе место в рейтинге плацкартных и купейных вагонов с результатом в 9,68 балла занял поезд «Экспресс» Москва - Санкт-Петербург.

Путешественникам нравятся горячие завтраки, свежая пресса и наличие душа в каждом вагоне. Вместе с тем они обращают внимание на короткие спальные места, один из пассажиров посоветовал при покупке билета ориентироваться на собственный рост.

«Мой рост 180 см, спать неудобно - купе узкое, ноги полностью не распрямить. В проходе между купе трудно разойтись, очень узко. Странный какой-то поезд. Тем, у кого рост 170 см, будет нормально», - написал он.

Следом за вагонами ТКС и «Экспресс» в рейтинге следует поезд Омск - Нижневартовск, который отличается обновленными плацкартными и купейными вагонами, из минусов - снова отсутствие Wi-Fi. В десятку лучших также вошли поезда «Новокузнецк» (Санкт-Петербург - Новокузнецк), «Жигули» (Москва - Самара), «Томич» (Москва - Томск), «Обь» (Новосибирск - Новый Уренгой) и «Белогорье» (Москва - Белгород). Отзывы об этих поездах схожи между собой - пассажиры ценят вежливость проводников, все еще удивляясь их доброте, наличие туалетной бумаги и полотенец и вкусные завтраки, к которым можно заказать свежесваренный кофе. Но вместе с тем из рейтинга следует, что в каждом из перечисленных поездов тоже существуют проблемы с работой беспроводного интернета, а в некоторых вагонах установлено недостаточное количество розеток. Этим двум моментам путешественники уделяют пристальное внимание. Кроме того, их беспокоит шум, который мешает спать.

«На определенных скоростях поезда начинает дребезжать сейф под столом. В резонанс начинает дребезжать посуда на столе. В общем, ночью весело», - пишет пассажир поезда «Белогорье».

Новые идеи ФПК

Ранее в пресс-службе ФПК рассказали ТАСС, что компания регулярно проводит опросы, чтобы узнать мнение пассажиров о новых услугах и маршрутах, а также тестирует новые сервисы. В июне и июле в поездах «Невский экспресс», курсирующих между Москвой и Санкт-Петербургом, в пилотном режиме использовали аромадизайн - для коридоров выбрали запах цитрусовых, для туалетных комнат - «ароматы чистоты и свежести». В августе по маршруту Москва - Анапа начали курсировать поезда с «детскими купе», где маленьким пассажирам предлагают игрушки и книги. В ФПК отметили, что на основе мнений клиентов примут решение о том, стоит ли распространить сервисы и на другие направления. Опросы касаются и новых моделей подвижного состава - например, в начале лета компания представила эскиз плацкартного вагона с удлиненными полками.

<https://tass.ru/obschestvo/6806160>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.27; ТМХ ПРЕДСТАВИТ НА Ж/Д САЛОНЕ В ЩЕРБИНКЕ КОНЦЕПТ ГИБРИДНОГО МАНЕВРОВОГО ТЕПЛОВОЗА

«Трансмашхолдинг» (ТМХ) в рамках открывающегося в среду железнодорожного салона «PRO//Движение.Экспо» представит концепт двухосного маневрового гибридного локомотива, разработанного в партнерстве с группой Ctrl2GO, говорится в сообщении ТМХ.

«Главная особенность тепловоза - сочетание в конструкции различных по природе и возобновляемости источников энергии - дизель-генератора и тягового накопителя энергии на базе литий-ионных аккумуляторов», - отмечает компания.

Концепт создан для апробации технических разработок, на базе которых предполагается создать новое семейство локомотивов с гибридной силовой установкой и отечественными литий-ионными аккумуляторными батареями. Тепловоз также отличает новая системы управления гибридной силовой установкой, прогнозирования технического состояния оборудования на основе искусственного интеллекта, а также дистанционного управления на основе машинного зрения.

Локомотив спроектирован по модульному принципу. Предназначен для маневровых и хозяйственных работ на предприятиях различных отраслей, а также может использоваться в закрытых вокзальных помещениях.

Мощность по дизелю - 200 кВт, по накопителю - 240 кВт. Они могут работать как раздельно, так и совместно. «Это позволит локомотиву эффективно производить маневровые работы с пассажирскими вагонами всех существующих типов. В условиях равнинного профиля (тепловоз - ИФ) сможет осуществлять маневры с составами общим весом до 1,3 тыс. тонн (24 одно- или 20 двухэтажных вагонов)», - говорится в сообщении.

«Использование гибридного привода позволит операторам подвижного состава существенно снизить стоимость жизненного цикла локомотивов за счет уменьшения расхода дизельного топлива и повышения общей надежности тяговой системы», - отмечает «Трансмашхолдинг».

Разработку локомотива по заказу ТМХ осуществляет группа Ctrl2GO в сотрудничестве с другими организациями холдинга. За создание накопителя энергии отвечает новосибирский завод «Лиотех», входящий в структуру «Роснано». Его батареи используются в электробусах и троллейбусах с автономным ходом, электропогрузчиках и горно-шахтных электровозах.

В ходе динамической экспозиции в Щербинке «Трансмашхолдинг» также планирует продемонстрировать, как два локомотива 2ЭС5К «Ермак» работают в виртуальной сцепке - один управляется по радиоканалу из кабины другого при помощи отдельной системы управления поездом. «Применение (технологии - ИФ) позволяет реализовать систему распределенной тяги. Схема похожа на работу по системе многих единиц, но «виртуальная сцепка» позволяет использовать один из локомотивов в хвосте состава, в качестве подталкивающего», - говорится в сообщении.

Кроме того, в динамической экспозиции примут участие два новых магистральных грузовых локомотива группы - электровоз переменного тока 2ЭС5С и тепловоз 3ТЭ25К2М.

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

Ctrl2GO, основанная в 2019 г., занимается разработкой, внедрением и тиражированием высокотехнологичных решений. Группу возглавляет Алексей Белинский, ранее руководивший холдингом «Локомотивные технологии» («Локотех»).

Международный железнодорожный салон «PRO/Движение.Экспо» пройдет с 28 по 31 августа 2019 г. на территории научно-исследовательского института ж/д транспорта в Щербинке. В его рамках состоится научно-практическая конференция и выставка новой техники.

ИНТЕРФАКС; 2019.08.27; РЖД И ИСПАНИЯ ОБСУДЯТ ПРИВЛЕЧЕНИЕ ГРУЗОВОЙ БАЗЫ ИЗ ЕС НА МАРШРУТ ИЗ МАДРИДА В КИТАЙ

ОАО «Российские железные дороги» видит «значительный потенциал сотрудничества РФ и Испании в железнодорожных грузоперевозках».

На него, согласно сообщению РЖД, указал глава монополии Олег Белозеров на встрече во вторник с министром развития Испании Хосе Луисом Абалосом. «Одним из приоритетных направлений взаимодействия стороны назвали наращивание транзита между Испанией и Китаем, что особенно актуально на фоне общего роста контейнерного потока между Европой и Китаем», - отмечается в пресс-релизе.

Компания напоминает, что с 2014 года совместно с испанскими партнерами работают контейнерные сервисы на маршруте Иу (КНР) - Мадрид (транзитом через Казахстан, Россию, Белоруссию, Польшу, Германию и Францию). За 6 месяцев 2019 года 39 составов перевезли более 3,6 тыс. TEU в европейском направлении.

Это самый протяженный маршрут, по которому ходят контейнерные поезда (10 тыс. км), и один из нескольких в рамках проекта «Новый шелковый путь», отмечают «Российские железные дороги». «Стороны согласились с необходимостью совместно продумать способы привлечения дополнительной европейской грузовой базы на этот маршрут», - говорится в сообщении.

На встрече также обсуждались вопросы взаимодействия в области пассажирских перевозок, управления вокзальными комплексами, развития транспортно-пересадочных узлов, безопасности. Перспективным направлением сотрудничества было названо партнерство на инфраструктурных рынках третьих стран.

RNS; 2019.08.27; ФАС ОДОБРИЛА ПОКУПКУ АКЦИЙ «ТРАНСКОНТЕЙНЕРА» СТРУКТУРОЙ АБРАМОВИЧА И АБРАМОВА

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) РФ одобрила ходатайство компании «Енисей Капитал», аффилированной с бизнесменами Романом Абрамовичем и Александром Абрамовым, на приобретение пакета акций «Трансконтейнера», сообщили RNS в ведомстве.

«Было одобрено ходатайство компании «Енисей Капитал»», — отметили в пресс-службе ФАС.

При этом ведомство пока не уточнило, на какой пакет акций претендует компания.

Компания «Енисей Капитал» приобрела 24,5% акций «Трансконтейнера» в декабре 2017 года.

«Трансконтейнер» является ведущим российским оператором контейнерных интермодальных перевозок. Согласно данным СПАРК, 50% плюс две акции оператора принадлежит Объединенной транспортно-логистической компании (ОТЛК, «дочка» РЖД), «Енисей Капитал» владеет 24,7% оператора, банк ВТБ — 24,8%.

РЖД выставили свою долю в компании на аукцион, который состоится 27 ноября. Заявки на участие принимаются организатором аукциона «ВТБ Капитал» с 8 августа по 15 ноября. Стартовая цена выставленного на продажу пакета составит 36,159 млрд рублей, сообщали в РЖД.

<https://rns.online/transport/FaS-odobrila-pokupku-aktsii-Transkonteynera-strukturoi-abramovicha-i-abramova-2019-08-27/>

РИА НОВОСТИ; 2019.08.27; ФАС ВЫСТУПАЕТ ЗА ЧАСТИЧНУЮ ПРИВАТИЗАЦИЮ ФГК

Федеральная грузовая компания (ФГК) не должна быть приватизирована целиком, продать частному инвестору можно определенный пакет, но контроль должен оставаться у РЖД, заявил глава Федеральной антимонопольной службы (ФАС) России Игорь Артемьев в интервью РИА Новости.

«Я бы не был сторонником тотальной приватизации ФГК. Их роль сейчас очень важна, не надо забывать, что есть военные перевозки, есть перевозки государственные и социальные, и Центрального банка. Надо понимать, что частный игрок не будет делать то, что нужно для, например, военных. Есть еще секреты государственные и многие другие вещи, которые надо обязательно учитывать», - сказал Артемьев.

По его мнению, речь может идти, например, о продаже блокпакета (25% плюс одна акция), 49% или некой другой доли для получения средств на развитие компании.

«Я думаю, что если говорить о полной тотальной приватизации, то это - в отдаленной перспективе», - добавил глава ФАС.

Ранее он направил в адрес первого вице-премьера Антона Силуанова письмо (есть в распоряжении РИА Новости), в котором предлагал обеспечить полный выход РЖД с рынка услуг по предоставлению вагонов путем продажи бизнеса «Федеральной грузовой компании» (ФГК) или сдачи в аренду ее вагонного парка. Глава ФАС оценивал возможную выручку РЖД от продажи этих активов в сумму свыше 150 миллиардов рублей.

Вице-премьер **Акимов**, говоря об этом предложении, заявлял, что в ближайших планах кабинета этого нет. В настоящее время ФГК на 100% принадлежит РЖД.

<https://ria.ru/20190827/1557937436.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.08.27; «ПОБЕДЕ» НУЖНЫ КОНКУРЕНТЫ, УВЕРЕН ГЛАВА ФАС

Сегменту низкобюджетных авиаперевозчиков нужна конкуренция, и «Аэрофлот» мог бы помочь рынку создать новых лоукостеров, так как он уже имеет опыт создания «Победы», сказал в интервью РИА Новости глава Федеральной антимонопольной службы (ФАС) России Игорь Артемьев.

«Конечно, самый лучший способ, чтобы другие компании были достаточно сильными и создали свои лоукостеры в России, чтобы была конкуренция, это оптимальный путь. Если бы «Аэрофлот» счел возможным рассмотреть такой вариант, как приватизация «Победы», отпустить ее на рынок в частные руки, на этом заработать и, может быть, создать еще одну свою лоукост-компанию, потому что они умеют это делать, может, ее тоже продать, третью компанию сделать, их же купят частные инвесторы», - отметил Артемьев.

По его словам, юридические и технические процедуры, через которые нужно пройти желающему создать авиакомпанию, очень сложны, но «Аэрофлот» уже имеет релевантный опыт.

«Частные инвесторы сами по себе пока не умеют создавать такие компании: нужно получить огромное количество сертификатов, разрешений технических, это целая история. «Аэрофлот» с этим справился, и, научившись, они могли бы помочь рынку и создать себе в каком-то смысле конкурентов, но при этом все равно остаться лидером рынка», - пояснил глава ФАС.

<https://ria.ru/20190827/1557937566.html>

ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ЛАРУ АЛЕКСЕЙ ЗАБРОДИН ТАТЬЯНА БАЙКОВА; 2019.08.28; ДО КИЕВА НЕ ДОВЕДЕТ: УКРАИНА НЕ ГОТОВА К ВОЗОБНОВЛЕНИЮ ПОЛЕТОВ; В МИД РФ НЕ УВИДЕЛИ ОСНОВАНИЙ ДЛЯ ОТКРЫТИЯ АВИАСООБЩЕНИЯ МЕЖДУ СТРАНАМИ

Украина пока не готова к диалогу по возобновлению авиасообщения с Россией. Об этом «Известиям» сообщили в МИД РФ. Однако некоторые предпосылки для этого всё же есть. В Росавиации заявляли, что готовы к проведению переговоров с украинской стороной. А Киев в начале августа разрешил российскому самолету авиакомпании «Глобус», следовавшему из Италии в РФ, осуществить пролет над своей территорией. По словам депутата Верховной рады VIII созыва Евгения Балицкого, новый президент Владимир

Зеленский всё же может отменить запрет, поскольку антироссийская политика уже не так популярна в стране.

Прямого авиасообщения между двумя странами нет с октября 2015 года. Тем не менее российский самолёт в начале августа находился в украинском воздушном пространстве 26 минут. В МИД РФ, однако, подчеркнули, что Киев не проявляет интереса к урегулированию этого вопроса.

— Случай с российским лайнером, который произошел 9 августа этого года, когда авиационная служба Украины дала разрешение на пролет российского гражданского лайнера над своей территорией, не дает оснований полагать, что власти Украины готовы к диалогу по возобновлению авиасообщения с Российской Федерацией. Такое решение было принято строго в соответствии с нормами ИКАО, так как надвигающийся грозовой фронт представлял реальную опасность для жизни пассажиров и экипажа воздушного судна, — заявили «Известиям» в МИД РФ.

В ответ на якобы «агрессию Москвы» Киев ранее также отказал российским перевозчикам в праве использовать его воздушное пространство для транзитных полетов. Более того, правительство Украины в 2019 году запретило нерегулярные рейсы после визита в РФ кандидата в президенты Юрия Бойко и главы политсовета партии «Оппозиционная платформа – За жизнь» Виктора Медведчука, которые прибыли в российскую столицу прямо из киевского аэропорта Жуляны.

В конце июля на сайте украинского президента Владимира Зеленского появилась петиция с требованием возобновить прямые перелеты в Россию. Автор инициативы Виктория Темченко в обращении отметила, что «из-за отмены авиасообщения страдают в основном украинцы, которые не могут видеться с семьями». По данным пограничной службы ФСБ, за первое полугодие 2019-го РФ посетили более 3,5 млн. граждан Украины. Речь идет о туристических, деловых и частных поездках.

— Возобновление авиасообщения с Россией для Украины играет очень важную роль, — заявил «Известиям» Евгений Балицкий. — Это не только вопрос экономического характера и дополнительной прибыли для наших компаний. Восстановление авиасообщения также будет способствовать нормализации отношений с Россией и поиску решений накопившихся проблем. Кроме того, надо понимать, что введенные ограничения были абсолютно глупыми мерами, которые лишь осложнили жизнь тысячам украинских граждан, летавших ранее в Россию по работе или по личным соображениям.

Депутат уверен, что Владимир Зеленский и его команда пойдут на отмену запрета полетов, поскольку в стране настало время, «когда послемайдановская антироссийская истерия заканчивается». Со стороны украинцев есть запрос на установление добрососедских отношений между двумя странами.

В министерстве транспорта Украины на запрос «Известий» не предоставили оперативного комментария.

Восстановление авиасообщения между РФ и Украиной приведет к радикальным изменениям, но в большей степени для украинцев, отметил в беседе с «Известиями» вице-президент Российского союза туриндустрии Юрий Барзыкин.

— Для них это будет иметь большее значение. Россияне сейчас вряд ли туда специально поедут. Однако как транзитный пункт Украина раньше пользовалась немалым спросом, и поэтому в таком качестве она будет востребована. Тем не менее никаких особых изменений для россиян не произойдет, — сказал эксперт.

В Госдуме подчеркнули, что запрет на перелеты не был российской инициативой, таким образом, конечное слово по этому вопросу остается за Киевом.

— Россия всегда готова к диалогу, однако не намерена что-то навязывать Киеву. Именно Украина должна сделать первый шаг, поскольку она приняла решение запретить перелеты между странами, — заявил «Известиям» председатель комитета Госдумы по делам СНГ, евразийской интеграции и связям с соотечественниками Леонид Калашников.

В настоящий момент основным транспортом для тех пассажиров, которым нужно пересечь российско-украинскую границу, остаются поезда. Однако в 2014 году был введен запрет на железнодорожное сообщение с Крымом. Кроме того, между городами двух стран действуют автобусные перевозки. Формальных запретов на морское пассажирское сообщение с Россией Киев не вводил, за исключением Крыма, тем не менее, в 2014 году оно фактически полностью прекратилось. При экс-президенте Петре Порошенко из Киева неоднократно звучали заявления о возможном полном запрете и железнодорожного сообщения.

<https://iz.ru/914232/dmitrii-laru-aleksei-zabrodin-tatiana-baikova/do-kieva-ne-dovedet-ukraina-ne-gotova-k-vozbobnovleniiu-poletov>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.08.28; СТРУКТУРА «РОСТЕХА» ПОДАЛА ИСК К BOEING НА СОТНИ МИЛЛИОНОВ ДОЛЛАРОВ; «АВИАКАПИТАЛ-СЕРВИС» ТРЕБУЕТ ВЕРНУТЬ ПРЕДОПЛАТУ ЗА 35 BOEING 737 МАХ И КОМПЕНСАЦИЮ УБЫТКОВ

Лизинговая компания «Авиакапитал-сервис» (АКС; на 100% принадлежит госкорпорации «Ростех») подала иск к корпорации Boeing в суд округа Кук города Чикаго, пишет Financial Times (FT). Иск, по данным издания, подан в понедельник, 26 августа. На сайте окружного суда информации еще нет.

АКС требует расторгнуть контракт на 35 самолетов Boeing 737 Max 8 и выплатить \$115 млн компенсации (в том числе \$35 млн предоплаты с процентами и \$75 млн упущенной выгоды), а также штрафы, в несколько раз превышающие компенсации, пишет FT. Размер штрафов истец не называет.

Представитель АКС подтвердил, что иск подан, представитель Boeing заявил, что не комментирует иски.

737 Max – новейший среднемагистральный лайнер Boeing, это четвертое поколение Boeing 737, самого массового пассажирского самолета в мире. Весь мировой парк 737 Max был оставлен на земле в марте – после второго за четыре месяца крушения такого лайнера: 29 октября 2018 г. разбился самолет индонезийской Lion Air, погибло 189 человек, а 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, а 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 несколько десятков), у Boeing было 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 всего мира с целью убедить их купить самолеты.

АКС хочет отменить заказ на 35 Max. Прежде об этом заказе не было известно. Один 737 Max 8 стоит около \$60 млн, 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, сообщает FT. Некоторые авиакомпании заявляли, что будут требовать от Boeing компенсации за простой своих судов, но пока не сделали этого. О подобных планах сообщали, например, китайские авиакомпании, Norwegian Airlines. Boeing сообщал в отчете, что ведет переговоры с клиентами и зарезервировал \$4,9 млрд на покрытие потенциальных претензий.

«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. Размер штрафа в таких делах истец часто не указывает и штраф, если присуждается, определяется судом в ходе процесса, знает Эберг.

АКС должен был получать эти 35 самолетов с октября 2019 г. по ноябрь 2022 г., но еще до катастроф этой модели сроки поставки были сдвинуты на 2,5 года, на март 2022 г. – декабрь 2024 г.

В России летали только два Мах 8, и оба в парке S7 Airlines. 73 лайнера были заказаны российскими авиакомпаниями: S7 (еще 9), Utair (28), «Победой» (20), «Уральскими авиалиниями» (14) и «Нордстаром» (3), все перевозчики 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 этих лайнеров раньше весны и лета 2020 г. соответственно.

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

ИНТЕРФАКС; 2019.08.27; «РОСТЕХ» ЗАЯВИЛ, ЧТО ГОТОВ ВЫСТУПИТЬ ПОСРЕДНИКОМ В ПЕРЕГОВОРАХ МЕЖДУ СВОЕЙ «ДОЧКОЙ» И BOEING ПО СИТУАЦИИ С МАХ

- Госкорпорация «Ростех» заявляет, что готова выступить посредником в переговорах между своей лизинговой «дочкой» «Авиакапитал-Сервис» (АКС) и Boeing по ситуации с самолетами 737 МАХ.

«Ростех» и Boeing связывают прочные партнерские отношения, которые проверены временем и являются стабильными. Корпорация внимательно следит за ситуацией с участием «Авиакапитал-Сервис» и готова содействовать сторонам в достижении компромисса. Мы рассчитываем, что возникшие вопросы будут решены в диалоге, лучшим образом для обеих сторон», - заявил исполнительный директор «Ростеха» Олег Евтушенко, которого «Интерфаксу» процитировал представитель пресс-службы корпорации.

Ранее в понедельник Financial Times сообщила, что АКС подала иск в окружной суд Чикаго к Boeing для расторжения контракта на 35 самолетов 737 МАХ 8. Представитель лизинговой компании подтвердил это «Интерфаксу», добавив, что она готова к внесудебному урегулированию спора.

По данным FT, это первый иск к Boeing от заказчика в связи с проблемами с безопасностью 737 МАХ. В иске от российской компании говорится, что две катастрофы с 737 МАХ произошли вследствие «халатности Boeing», которая привела не только к «браку» в конструкции самолета, но и к «утаиванию важной информации» от авиарегулятора.

«Иск связан с договором на приобретение 35 самолетов 737 МАХ 8, которые планировалось поставить российским авиакомпаниям. К сожалению, по известным причинам первоначально установленные даты поставки лайнеров перенесены на 3 года - с октября 2019 года на март 2022 года. При этом мы в полном объеме осуществили авансовые платежи и несем теперь потери», - прокомментировал генеральный директор АКС Роман Пахомов через пресс-службу.

Полеты и поставки Boeing-737 МАХ приостановлены во всем мире с марта 2019 года после двух авиакатастроф - в Индонезии и Эфиопии. В корпорации Boeing сообщали о проблемах с программным обеспечением системы самолета MCAS, которая регулирует угол атаки в полете. В мае компания заявила, что полностью обновила ПО. Однако в июне The Wall Street Journal со ссылкой на источники сообщила, что Федеральное управление

гражданской авиации США обнаружило еще одну проблему с ПО у МАХ, которая не имеет прямого отношения к системе MCAS.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА ПОВОЛЖЬЯ; АНДРЕЙ КУЛИКОВ; 2019.08.27; ГАГАРИН НА ВЗЛЕТНОЙ ПОЛОСЕ

В Саратове открылся новый аэропорт Гагарин, который строился более пяти лет. Объем частных инвестиций, привлеченных холдингом «Аэропорты регионов» для его строительства, составил около 8 миллиардов рублей. Какие изменения в связи с открытием воздушного порта ожидают жителей региона: подорожают ли авиабилеты, изменится ли количество рейсов, будет ли расширяться география авиаперевозок - выяснял корреспондент «РГ».

За первые три дня работы новый аэропорт обслужил 57 рейсов, которые перевезли 5,5 тысячи пассажиров. Как подсчитали представители оператора Гагарина - компании «СарАэро-Инвест», летняя среднесуточная загрузка старого саратовского аэропорта Центральный была превышена на 15 процентов.

Поскольку новый аэропорт обладает более протяженной трехкилометровой взлетно-посадочной полосой, в Саратове начали приземляться вместительные среднемагистральные самолеты, которым ранее путь сюда был закрыт.

Как территорию неиспользуемых аэропортов отдают под жилую застройку

По данным оператора аэропорта, число пассажирских мест, выставленных на продажу авиакомпаниями на основном направлении полетов Саратов - Москва, уже на 10 процентов превышает показатели старого аэропорта, а в зимний период по прогнозам оно увеличится на 40 процентов.

Помимо прежних перевозчиков рейсы в Саратов начал выполнять лоукостер «Победа». Пока он летает только в Москву, но с октября планирует и три еженедельных рейса в Санкт-Петербург. С ноября также оператор аэропорта обещает саратовцам еженедельный рейс в Дубай, а будущим летом - выполнение не менее трех еженедельных рейсов в Анталию и открытие полетов в Салоники. Кроме того, с рядом авиакомпаний обсуждается расширение сети региональных маршрутов.

В то же время сами воздушные перевозчики обратили внимание на значительный рост тарифов на аэродромную деятельность в Гагарине в сравнении со старым аэропортом. Так, сборы за взлет - посадку выросли в три раза: с 310 рублей за каждую тонну взлетной массы судна до 1010 рублей, с 315 до 921 рубля увеличится плата за авиационную безопасность. В соответствии с приказом Федеральной антимонопольной службы (ФАС), утвердившей тарифы для саратовского аэропорта на несколько лет вперед, с 1 января будущего года вновь предусмотрено их увеличение.

- Есть пожелание к оператору поработать над стоимостью обслуживания в аэропорту, иначе нам будет сложно обеспечить приемлемые для пассажиров тарифы, - заявил глава одной из авиакомпаний Владимир Обьедков.

Справедливости ради надо заметить, что не все расценки для авиакомпаний вырастут: например, заправлять горючим воздушные суда в Саратове, судя по всему, станет значительно дешевле.

Примечательно, что в старом аэропорту, где продавцом горючего выступала ныне ликвидируемая компания «Саратовские авиалинии», предельная стоимость авиационного топлива, по данным Росавиации, была самой высокой на аэродромах ПФО (в июне - июле этого года она составляла 57 680 рублей за тонну).

Теперь оператором авиатопливного бизнеса в Гагарине стала компания «Газпромнефть-аэро». В соседних аэропортах ПФО - Ульяновске, Орске и Саранске, - где она также работает, предельная цена горючего за прошлый месяц составляла 44-45 тысяч рублей. В пресс-службе «Газпромнефти» корреспонденту «РГ» подтвердили, что стоимость топлива в Гагарине будет соответствовать расценкам в этих аэропортах.

Между тем в пресс-службе губернатора Саратовской области сообщили, что стоимость авиабилетов на региональных рейсах из нового аэропорта может быть отрегулирована и снижена еще и за счет вступления в государственную программу субсидирования региональных перевозок.

- Возможность участия региона в этой программе сейчас прорабатывается, - отметила пресс-секретарь губернатора Нина Попова.

В управлении Федеральной антимонопольной службы по Саратовской области считают, что приход на рынок воздушных перевозок среднемагистральных самолетов большей вместимости снижает потребность в количестве рейсов и в то же время уменьшает затраты перевозчиков.

- В случае ограничения продаж билетов или резкого роста цен УФАС по Саратовской области примет меры антимонопольного воздействия, - пообещала руководитель ведомства Людмила Борисова. .

Мнение

Роман Гусаров, авиаэксперт, главный редактор портала Avia.ru:

- Стоимость авиабилетов состоит из нескольких частей расходов авиакомпании: это авиационное топливо, аэропортовые сборы, лизинговые платежи за самолеты, техническое обслуживание воздушных судов, заработная плата экипажей, налоги. Величина этих расходов зависит от типа перевозок. Например, на дальних перелетах в себестоимости перевозок вырастает доля расходов на топливо: обычно на таких линиях заняты большие суда, и аэропортовые сборы для них выше, потому что они зависят от массы воздушного судна. На коротких расстояниях летают маленькие суда, и там структура расходов несколько иная. Аэропортовые сборы - существенная статья расходов, но они могут в стоимости билета варьироваться от нескольких до примерно 20 процентов. Чем короче перелет, тем выше в цене билета доля аэропортовых сборов.

Ситуация, в которой оказался аэропорт в Саратове, не новая: везде после строительства или модернизации аэропортов тарифы меняются, поскольку в них включается инвестиционная составляющая. Думаю, если увеличение стоимости авиабилетов и будет происходить, то в разумных пределах.

Инфраструктура аэропортов всех крупных городов России уже прошла через реконструкцию, Саратов в этом смысле был явно не в авангарде. Очень хорошо, что в городе появился современный аэропорт, который сможет развиваться.

<https://rg.ru/2019/08/27/reg-pfo/novyj-aeroport-v-saratove-za-pervye-tri-dnia-obslyuzhil-57-rejsov.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.27; ПУТИН СООБЩИЛ О ПЛАНАХ МОДЕРНИЗАЦИИ 60 АЭРОПОРТОВ РФ

Президент РФ **Владимир Путин** во время осмотра нового саратовского аэропорта Гагарин назвал его замечательным подарком городу.

«Я помню 2012 год, обращение губернатора и свою резолюцию бывшему министру транспорта: «Прошу рассмотреть и поддержать». Очень приятно, что эта поддержка закончилась таким хорошим результатом. Хочу всех поздравить», - сказал глава государства.

Гендиректор УК «Аэропорты Регионов» Евгений Чудновский сообщил **Путину**, что терминал рассчитан на пассажиропоток в 1 млн человек в год, но инвестор готов ввести вторую очередь, которая позволит увеличить его до 1,5 миллиона человек.

«Этот аэропорт занимает особое место, имея в виду, что он построен в чистом поле точно так же, как Платов в Ростове. Прекрасно, было меньше полумиллиона пассажиров (пассажиропоток в старом аэропорту Саратова), теперь даже на полтора (миллиона) вторую очередь планируют построить. Я думаю, что это замечательный подарок городу», - отметил **Путин**.

«У нас на эту шестилетку мы планируем привести в хорошее нормативное международное состояние 60 аэропортов», - сказал глава государства.

Губернатор Саратовской области Валерий Радаев сообщил президенту, что «РЖД» планируют построить отдельную железнодорожную ветку с пассажирским терминалом и траволатором к терминалу аэропорта.

Строительство аэропорта Гагарин - совместный проект РФ, области и частного инвестора в лице УК «Аэропорты регионов» (входит в «Ренову»). **Путин** в апреле 2012 года поручил **Минтрансу** РФ оказать содействие в финансировании строительства аэропортового комплекса. Проект реализовали в рамках госпрограммы «Развитие транспортной системы». Общая стоимость проекта, по данным областного правительства, составила 22 млрд рублей.

ИНТЕРФАКС; 2019.08.27; ВЕКСЕЛЬБЕРГ СООБЩИЛ О ПЛАНАХ «РЕНОВЫ» ВВОДИТЬ ПО ОДНОМУ АЭРОПОРТУ ЕЖЕГОДНО

Председатель совета директоров ГК «Ренова» Виктор Вексельберг рассказал президенту России Владимиру **Путину** о планах компании вводить по одному аэропорту ежегодно.

Ранее **Путин** прилетел в новый саратовский аэропорт «Гагарин» и осмотрел пассажирский терминал, зал регистрации пассажиров, залы ожидания вылетов рейсов и выходы на посадку. В аэропорту президента сопровождали спикер Госдумы Вячеслав Володин, председатель совета директоров ГК «Ренова» Виктор Вексельберг, гендиректор «Аэропортов регионов» Евгений Чудновский и губернатор Саратовской области Валерий Радаев.

«Каждый год мы вводим по одному аэропорту (...) Мы на этом не останавливаемся, двигаемся дальше, Владимир Владимирович, следующий этап - Новый Уренгой, уникальный аэропорт, и Камчатка», - сказал Вексельберг, когда **Путин** в новом саратовском аэропорту «Гагарин» остановился у стенда с перечнем аэропортов, которые уже построила УК «Аэропорты регионов» (входит в «Ренову») или планирует построить.

На стенде были указаны, помимо «Гагарина», аэропорты «Кольцово», «Курумоч», «Стригино», «Платов», «Новый Уренгой» и «Елизово».

«Стройте, стройте, у вас хорошо получается», - ответил **Путин**.

Глава государства также отметил, что аэропорт «Гагарин» построен «на самом высоком уровне», поскольку связан с именем Юрия Гагарина.

«Мы это чувствуем, понимаем ту степень ответственности, которую накладывает имя Гагарина», - ответил Вексельберг.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.08.27; НА МАКС ПРЕДСТАВИЛИ SUKHOI SUPERJET 100 С САБЛЕВИДНЫМИ ЗАКОНЦОВКАМИ КРЫЛА

Нынешний авиасалон МАКС-2019 богат на премьеры. В первую очередь, это, конечно же, среднемагистральный лайнер МС-21-300, который представлен как на статической стоянке, так и в летной программе. Не меньший интерес вызывает впервые демонстрируемый в России полноразмерный макет кабины и салона широкофюзеляжного дальнемагистрального CRJ929, разрабатываемого совместно Россией и Китаем. Есть военные новинки - истребитель пятого поколения Су-57 на этом МАКС не только летает (в воздухе мы его видели и на предыдущем МАКСе), но и впервые представлен на экспозиционной площадке (то есть его можно рассмотреть поближе). Равно как и Ил-78М-90А - первый воздушный топливозаправщик, построенный в стране в постсоветский период.

В Жуковском показали и новый Sukhoi Superjet 100 - с саблевидными законцовками крыла. Это разработка компании «Гражданские самолеты Сухого» и Центрального аэрогидродинамического института имени профессора Н. Е. Жуковского (ЦАГИ), а выпускают их в Воронежском акционерном самолетостроительном обществе (ВАСО).

Законцовки призваны улучшить аэродинамические качества крыла, за счет этого самолет сможет экономить до 3-4% топлива или пропорционально увеличить полезную нагрузку или дальность полета.

Накануне МАКСа в Комсомольске-на-Амуре, на основной производственной площадке «суперджета», показали, как и чем живет сейчас завод, который собирает первенца гражданской авиации России.

Вообще, SSJ100 является продуктом кооперации многих авиапредприятий страны, но окончательная сборка производится именно на заводе в Комсомольске-на-Амуре. Сейчас на производстве здесь занято около 1100 человек. Местные сотрудники с любовью рассказывают о визите французских журналистов, которые после 6-часовой тряски в микроавтобусе (от аэропорта Хабаровска до Комсомольска-на-Амуре больше 400 км), долго удивлялись, как удалось построить столь масштабное и современное производство в таком отдаленном уголке.

Несмотря на общий негативный фон, сложившийся вокруг «Суперджета» в последнее время (это майская катастрофа в «Шереметьево», и слухи об отказе от лайнера иностранных заказчиков), в Комсомольске-на-Амуре уверены: SSJ100 ничем не хуже зарубежных конкурентов.

«На предприятии установлено оборудование мирового уровня, в производстве применяются самые современные технологии, - говорит Андрей Сойнов, директор Комсомольского-на-Амуре филиала «ГСС». - На каждом производственном участке внедрены инструменты бережливого производства, которые используются на ведущих авиапредприятиях мира». По его словам, все иностранные гости неизменно отмечают высочайший уровень технологической цепочки.

Это подтверждает и местный француз - Эрик Жаме, директор-распорядитель компании PowerJet в Комсомольске-на-Амуре. PowerJet - российско-французское предприятие, учрежденное НПО «Сатурн» и французской Safran. Именно оно производит двигатель SaM146 для Sukhoi Superjet 100. Жаме без колебаний называет лайнер прекрасным продуктом, надежным и технологичным.

С ними сложно спорить, перемещаясь по огромным цехам. Многие процессы автоматизированы, за наиболее ответственные участки отвечают цифровые технологии. В производстве SSJ100 применяются такие технологии, как бесстапельная сборка, автоматическая стыковка агрегатов планера, автоматическая клепка - ранее в отечественном самолетостроении они не использовались. Кругом идеальная чистота.

На первом месте стоит вопрос безопасности. На каждом участке - три уровня контроля. Первым работу принимает мастер участка - в технологическом паспорте он отмечает факт ее выполнения в соответствии с конструкторской документацией. Затем качество подтверждает отдел технического контроля. Окончательный же вердикт выносит государственная инспекция. После выхода из цехов лайнер попадет на летную станцию, где пройдет испытания на земле и в воздухе. В случае успешных тестов самолет покидает Комсомольск-на-Амуре и отправляется на летные испытания в подмосковный Жуковский. Сборка фюзеляжа осуществляется в настоящий момент за 10 рабочих дней. Скорость можно увеличивать или уменьшать, такт зависит от количества заказов. Максимальный показатель - 5 рабочих дней.

К сегодняшнему дню в Комсомольске-на-Амуре выпустили более 160 лайнеров SSJ. В этом году здесь планируют собрать около 20 самолетов, основные работы придутся на второе полугодие. Напомним, «ГСС» и «Аэрофлот» на прошлогоднем Восточном экономическом форуме подписали соглашение о намерениях по поставке еще 100 лайнеров Sukhoi Superjet 100. Поставки новой партии самолетов должны начаться в этом году и будут продолжаться по 2026 г.

На данный момент «Аэрофлот» уже эксплуатирует 49 самолетов SSJ 100 - национальный перевозчик является крупнейшим эксплуатантом лайнеров этого типа.

Едва ли не основная системная проблема, с которой сталкиваются авиакомпании в процессе эксплуатации SSJ, - нехватка запчастей. Самолет, как и любая машина, требует текущего ремонта, а с доставкой подменных деталей до сих пор возникали сложности.

Сейчас «Гражданские самолеты Сухого» ставят себе задачу увеличить среднесуточный налет лайнеров Sukhoi Superjet 100 в «Аэрофлоте» до 7-8 часов по сравнению с 4-4,5 часа, которые были ранее. Об этом заявлял еще прежний президент ГСС Александр Рубцов. Для этого в последнее время активно модернизируется и автоматизируется центральный склад в Жуковском, расширяется склад в «Шереметьево». Склады в регионах будут создаваться по мере поступления самолетов в те города, где разместятся региональные авиахабы - на Дальнем Востоке, в Сибири, в центральной части страны.

Но простаивание самолета на земле - это еще и результат зависимости от иностранных производителей деталей лайнера. В ГСС это понимают и ведут активную работу по созданию новой версии «Суперджета-100». Новый самолет на 80-90 процентов будет состоять из российских комплектующих и материалов, вывести его на рынок планируется в 2021-2022 годах. В России уже начали производить трубопроводы для авиационной отрасли и утеплитель для фюзеляжа. Российскими должны стать электроника, авионика, весь интерьер, вспомогательная силовая установка, колеса, тормоза, шасси.

В отдаленной перспективе заменен будет, судя по всему, и российско-французский двигатель SaM-146 - техзадание на разработку чисто российского аналога уже выдано. Но случится это не ранее 2023 года, когда должна будет появиться укороченная 75-местная версия «суперджета». Этот тип лайнера рассчитан на региональные перевозки на расстояния 1500-2000 км. Разработка данного самолета началась в прошлом году. Перед конструкторами стоит задача снизить вес самолета на 10-15%, уменьшить расход топлива на 5%, улучшить аэродинамические качества на 10%. Кабину пилотов планируется стандартизировать с лайнером MC-21.

<https://rg.ru/2019/08/27/na-maks-predstavili-sukhoi-superjet-100-s-sablevidnymi-zakoncovkami-kryla.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; СЕРГЕЙ МИХЕЕВ; 2019.08.27; ЕСТЬ ЖИЗНЬ НА МАКСЕ; ПЯТЬ ГРОМКИХ ПРЕМЬЕР МЕЖДУНАРОДНОГО АВИАЦИОННО-КОСМИЧЕСКОГО САЛОНА

МАКС-2019 богат на мировые премьеры. Посетители увидят многое из того, чем живет и чем сильна не только сегодня, но и на перспективу мировая конструкторская мысль.

Гвоздь программы, мировая премьера. Новейший российский пассажирский самолет впервые представляется российской и мировой публике. Выставлены три опытных образца, которые «обкатываются» в летных испытаниях. Один из них участвует в демонстрационных полетах.

Семейство самолетов MC-21 включает две модели, спроектированные с высокой степенью унификации: MC-21-200 рассчитан на перевозку от 130 до 176 пассажиров, а MC-21-300 - от 160 до 211. Среди основных конкурентов - Boeing 737NG, Airbus A320, Bombardier CS300, китайский Comac C919, а также Boeing 737 MAX 8.

Основные технические характеристики всех этих машин очень похожи. Но зато у MC-21 есть важное преимущество - благодаря более широкому фюзеляжу он имеет гораздо большую вместимость: 211 пассажиров в версии MC-21-300. Для сравнения: у A320neo этот показатель - 180 пассажиров, у Boeing 737 MAX 8 - 189, а у Bombardier CS300 - всего лишь 135.

При проектировании MC-21 внедрен «ориентированный на клиента» подход: вовлечение потенциальных заказчиков в процесс разработки самолета с самых ранних стадий. Так, авиакомпании смогут подбирать оптимальное для них соотношение «ширина подушки

кресла/ширина прохода». Для пассажиров увеличено личное пространство, в том числе для сидящих у окна.

Иллюминаторы очень большие. В салоне никакой тесноты. Широкий проход позволяет свободно расходиться двум пассажирам и, что очень важно, более качественно обслуживать инвалидов и лиц с ограниченными возможностями.

CR929

Российско-китайский широкофюзеляжный дальнемагистральный самолет. Впервые представлен полноразмерный макет кабины и салона. Напомним: всего три страны в мире создавали широкофюзеляжные пассажирские лайнеры - США, Франция и СССР. По программе CR929 планируется выпустить в течение 20 лет около 800 лайнеров.

Начало летных испытаний по программе CR929 планируется к 2023-2025 гг. Первые поставки самолета в авиакомпании - к 2025-2027 годам. Будет создано семейство самолетов в трех конфигурациях: базовая, укороченная и удлиненная. Базовая конфигурация - CR929-600 будет вмещать 280 пассажиров и летать на 12 000 км. Удлиненная конфигурация - CR929-700 рассчитана на 320 пассажиров. Укороченная версия - на 250. По словам экспертов, на авиасалоне можно ожидать получения от потенциальных заказчиков твердых требований к новому самолету.

A350-900

Новейшая разработка Airbus. Самолет принимает участие в демонстрационных полетах. A350-900 отличается карбоновой ливрея, которая символизирует передовые технологии по использованию композитных материалов в конструкции лайнера.

A350 - первый самолет Airbus, в котором фюзеляж и крыло в основном изготовлены из углепластика. Он может перевозить от 250 до 350 пассажиров в типовой трехклассной конфигурации. Максимальная вместимость - 440-550 пассажиров. В зависимости от модификации.

E195-E2

Это дебют самолета в России. Как утверждают создатели машины, у нее самый тихий салон и самый низкий уровень выбросов среди узкофюзеляжных самолетов. «Этот самолет меняет правила игры в своем классе, а МАКС-2019 предоставляет нам блестящую возможность продемонстрировать все его преимущества нашим клиентам в России и ближнем зарубежье», - говорит Мартин Холмс, вице-президент Embraer Commercial Aviation по Европе, России и Центральной Азии.

В зависимости от конфигурации E195-E2 вмещает от 120 до 146 пассажиров. Он - самый вместительный из трех лайнеров семейства E-Jets E2. Максимальная дальность полета при полной пассажирской загрузке - 4815 км. Авиакомпании могут выбрать конфигурацию салона от 120 кресел в двухклассовой компоновке до 146 кресел в одноклассовой.

СДС

ЦАГИ показывает масштабную модель сверхзвукового делового самолета. Его крейсерская скорость должна превысить скорость звука в 1,6-1,8 раза, дальность полета - 7500-8000 км. Громкость звукового удара может составлять 65-70 децибел, что соответствует шуму мегаполиса.

Макет демонстрирует концептуальный облик сверхзвуковика. Оригинальную компоновку крыла с большой V-образностью и переменной толщиной корпуса по длине фюзеляжа. Силовая установка с воздухозаборниками расположена на верхней поверхности в хвостовой части воздушного судна. Такая оптимизированная конфигурация обеспечит низкий уровень звукового удара и шума на местности и высокую топливную эффективность.

<https://rg.ru/2019/08/28/reg-cfo/kakie-mirovye-aviacionnye-novinki-uvidiat-posetiteli-maks-2019.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.08.27; СВЕТЛАНА ПЕТРОВА: ГРУЗИЯ НАКОПИЛА ДОЛГ В МИЛЛИОН ДОЛЛАРОВ ЗА АЭРОНАВИГАЦИЮ

Международный авиакосмический салон МАКС-2019 стартует во вторник в подмосковном Жуковском. В преддверии выставки директор департамента государственной политики в области гражданской авиации Минтранса России Светлана Петрова рассказала в интервью РИА Новости о том, какие изменения в сфере авиации могут появиться после майской катастрофы в аэропорту Шереметьево, какие требования нужно выполнить, чтобы минимизировать риски появления птиц на аэродромах, как будут развиваться местные перевозки, сколько стоит обучить пилота в России и зачем нужно возвращать военные кафедры в летные училища. Беседовала Карина Степанова.

— Была информация, что после авиакатастрофы в Шереметьево Минтранс готовит премьер-министру Дмитрию Медведеву предложения по авиации. Что это за предложения и когда они будут представлены в правительство?

— Совершенно верно. Такие предложения разработаны совместно с другими ведомствами, план мероприятий уже направлен в правительство и планируется для рассмотрения на заседании у председателя в конце сентября.

Готова кратко остановиться на его составных блоках. Прежде всего это раздел по совершенствованию государственного подхода в сфере управления безопасностью полетов. Разработан проект закона, цель которого уточнение норм воздушного законодательства. Эти нормы касаются реализации стандартов Международной организации гражданской авиации (ИКАО) по наделению полномочиями правительства РФ в части утверждения государственной программы по безопасности полетов и по распространению системы управления безопасностью полетов на организации, отвечающие за разработку и изготовление двигателей и воздушных винтов.

Второй блок — по устранению неопределенности правового статуса документа, устанавливающего требования к летной годности и охране окружающей среды. Планируется увеличить степень его соответствия процедурам ИКАО. Мы ожидаем, что это приведет к совершенствованию системы сертификации и росту экспортных возможностей промышленности.

Третий — по установлению состава и формата предоставления данных о факторах опасности и риска. Существование общей системы позволит авиационным властям усовершенствовать систему внедрения превентивных мер в целях предотвращения авиационных событий.

Четвертый блок — огромный — связан с предложениями по совершенствованию системы подготовки пилотов. Подготовка пилотов является одной из самых финансовоемких в системе транспортного образования. Это обусловлено тем, что каждый наш вуз фактически является маленькой авиакомпанией. Для подготовки пилотов требуются тренажеры, самолеты — воздушные суда первоначальной подготовки и выпускные воздушные суда, аэродромы, преподавательский и инструкторский состав, в конце концов, керосин и многое другое. Средняя заработная плата летно-инструкторского состава в учебных заведениях гражданской авиации составляет порядка 50 тысяч рублей, а в авиакомпании — от 350 тысяч рублей, что приводит к оттоку кадров. В связи с этим зарплата пилота-инструктора, без которого

не подготовить молодую смену, должна быть сопоставима с заработной платой пилотов крупной авиакомпании, так как это специалисты наивысшей квалификации.

С целью развития региональной авиации, в соответствии с указом президента, 50% маршрутов должны осуществляться между регионами, минуя Москву. Поэтому предлагается готовить коммерческих пилотов в учебных заведениях на выпускной тип регионального самолета RRJ-95 (Sukhoi Superjet 100). Для этих целей Ульяновскому институту гражданской авиации потребуется шесть комплексных тренажеров RRJ-95, Санкт-Петербургскому государственному университету — четыре. Объем необходимого

финансирования для поставки в учебные заведения комплексных тренажеров RRJ-95 в требуемом количестве составит 8,08 миллиарда рублей.

В рамках установленных законодательством требований не решается в том числе вопрос финансирования расходов на питание и обмундирование курсантов в полном объеме. Для решения этих вопросов ведется работа с ведомствами по выработке взаимоприемлемых решений.

В настоящее время норматив финансирования подготовки одного пилота в год составляет порядка 600 тысяч рублей. Требуемый объем средств для подготовки одного пилота в год — в два раза больше. Таким образом, для выполнения государственного задания ежегодно требуется финансирование в объеме 4 миллиардов рублей, без учета затрат на питание и обмундирование, это еще порядка 450 миллионов рублей.

Хотела бы отметить и то, что молодые пилоты уходят из отрасли или отказываются от получения дальнейшего образования из-за призыва в ряды Вооруженных сил. Здесь мы выступаем обеими руками за возврат военных кафедр.

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. 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.

— СМИ писали, что **Минтранс** разрабатывает законопроект о резком сокращении приаэродромных территорий. Когда **Минтранс** представит его правительству? Не вызовут ли нововведения массовой застройки вокруг аэропортов, в зонах, где жить может быть некомфортно из-за шума? И как на сегодняшний день обстоят дела с ЖК «Филатов луг»?

— Этот вопрос, на мой взгляд, является наиболее злободневным. Хотела бы пояснить: законопроект предполагает, что каждый аэродром гражданской, государственной и экспериментальной авиации должен установить шесть подзон, строительство в которых строго ограничено требованиями безопасности полетов, а также седьмую подзону, строительство в которой осуществляется с учетом требований законодательства в области обеспечения санитарно-эпидемиологического благополучия населения. После установления приаэродромных территорий дополнительные согласования при строительстве не потребуются, что снижает административные барьеры и создает равные условия для всех участников процесса. В настоящее время подобный подход установлен в том числе в земельном и градостроительном законодательстве в отношении зон с особыми условиями использования территорий, к которым относится и приаэродромная территория. Так, например, в третьей подзоне в полосах воздушных подходов аэродромов запрещается строительство любых объектов, высота которых может угрожать безопасности полетов. Соблюдение этого условия на аэродроме Жуковский предопределило необходимые условия для благополучного завершения полета при аварийной посадке А321.

Установление четвертой подзоны обеспечивает надежность функционирования радиотехнического оборудования, предназначенного для обеспечения полетов воздушных судов. При этом если застройка по каким-либо причинам привела к «затенению» зоны действия радиотехники, возможна разработка эквивалентных мер безопасности и изменение размещения оборудования. Такие эквивалентные меры введены в связи с превышением застройщиком ЖК «Филатов Луг» допустимой высоты жилых домов.

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. 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.

Установление седьмой подзоны направлено на исключение шумового и электромагнитного воздействия, а также концентрации загрязняющих веществ, превышающих установленные законодательством нормы.

У нас создана рабочая группа совместно с Московской областью, правительством Москвы, ФСО, Генеральной прокуратурой, Роспотребнадзором и другими ведомствами. Ее деятельность позволила выработать изменения в Воздушный и Градостроительный кодексы РФ, Федеральный закон № Ф3-135, а также в подзаконные акты. Эти акты направлены, в соответствии с процедурой, на согласование причастным ведомствам.

— Погасили ли грузинские авиакомпании задолженности за аэронавигационное обслуживание, представили ли программы авиабезопасности? Как быстро можно будет возобновить авиасообщение между странами, если грузинские перевозчики выполняют эти условия?

— Мне, безусловно, сложно будет ответить на этот вопрос за грузинскую сторону. Конечно же, мяч на их стороне. Но хотела бы отметить, что еще 10 лет назад на переговорах делегаций тогда еще Федеральной аэронавигационной службы и министерства экономического развития Грузии был рассмотрен вопрос об урегулировании задолженности грузинской стороны за аэронавигационное обслуживание. В ходе переговоров грузинская сторона согласилась с наличием просроченной задолженности перед госкорпорацией по ОрВД и, в соответствии с достигнутыми договоренностями, представила график погашения задолженности.

Однако, несмотря на имеющиеся обязательства, с 2008 года платежи по графику не осуществляются, вследствие чего обязательства, принятые грузинской стороной, не выполнены. По состоянию на сегодня сумма задолженности составляет порядка одного миллиона долларов.

— Когда самолеты Boeing 737MAX начнут поступать в российские авиакомпании? Какова позиция **Минтранса** по этому вопросу?

— Думаю, об этом лучше будет поговорить после Московского авиакосмического салона, который скоро начнется в Жуковском. Ожидается, что Boeing будет представлять господин Стэнли Дил, президент и главный исполнительный директор подразделения Boeing Global Services. Думаю, он нам расскажет о статусе изысканий и дальнейших планах. На мой взгляд, прогноз выглядит оптимистично, особенно после того, как на французском салоне в Ле Бурже было подписан меморандум на 200 самолетов MAX для British Airways, Iberia и других компаний. При том что сегодня эти авиакомпании используют исключительно узкофюзеляжный тип европейского производителя Airbus.

— На каком этапе сейчас находится работа по переносу серверов бронирования авиабилетов в РФ? Когда она будет завершена?

— В прошлом месяце вышло постановление правительства. В нем сформулированы основные требования к системам бронирования, которые используют наши авиакомпании, они одинаковы как для российских, так и иностранных провайдеров. И действительно, одним из необходимых условий для работы является наличие серверов на территории РФ. Ничего нового здесь для участников рынка нет, жаркие дискуссии ведутся по этому поводу последние пять лет. Поэтому все готовили так называемый план В на случай принятия новой нормы. Кстати, в Китае, Турции, например, точно такие же правила.

— Вопрос в преддверии ВЭФ: есть ли сейчас проблемы с ценами на билеты на перелеты из Владивостока в европейскую часть России?

— На маршруте из Москвы сейчас три перевозчика: «Ираэро», «Россия» и «Аэрофлот». У второго и третьего из этого списка действуют плоские тарифы, которые составляют 22 и

25 тысяч рублей соответственно. И это туда и обратно. Поэтому вопрос скорее в дефиците билетов по этой стоимости. Несмотря на то, что «Аэрофлот» совместно с «Россией» выставил на Дальний Восток на это лето на 10% больше емкостей и, как следствие, авиабилетов, чем в прошлом году, спрос все равно превышает предложение. Напоминает ситуацию советских времен, когда стоимость дешевых товаров народного потребления компенсируется их отсутствием на полках. Со своей стороны, мы подготовили ряд поправок к дальневосточной программе субсидирования и предлагаем значительно расширить перечень субсидированных маршрутов, в частности, из аэропорта Жуковский в ДФО. Такая мера позволит увеличить емкости на этих востребованных направлениях.

— Какой прогноз **Минтранс** может дать развитию местных перевозок?

— Прежде всего хотелось бы определиться с понятиями. Местные перевозки – это те, которые осуществляются внутри субъекта, региональные – между субъектами. Местные отличаются от региональных тем, что ответственность за их развитие прежде всего лежит на субъекте.

Вызывает озабоченность стагнация и сокращение доли местных авиаперевозок (с 4,1% до 2,7%), объем которых практически остается неизменным с 2013 года на уровне 1,6 – 1,8 миллиона пассажиров. С 2013 года по 2018 год объем авиаперевозок увеличился на 37% (с 84,6 миллиона пассажиров до 116 миллионов пассажиров). Доля внутренних перевозок в общем объеме авиаперевозок выросла с 46% в 2013 году до 59% в 2018 году. В абсолютных показателях в 2013 году по внутренним линиям было перевезено 38,9 миллиона пассажиров, а в 2018 уже 68,5, то есть в два раза больше.

Мы понимаем, что одной из важных составляющих при формировании связанности региональной маршрутной сети являются местные перевозки. Можно констатировать, что местные перевозки распределены по территории страны крайне неравномерно – в основном они сохранились в труднодоступных регионах с суровыми климатическими условиями и неразвитой сетью регулярных наземных сообщений. Всего по итогам 2018 года по маршрутам местных перевозок было перевезено 2,4 миллиона пассажиров, из них 97% приходится всего на 14 субъектов Российской Федерации.

По федеральным округам активность использования местных авиаперевозок распределена следующим образом: УрФО — 30,8% от общего объема (Тюменская область, включая ХМАО и ЯНАО); ДФО — 27,3% (Якутия, Сахалинская область, Приморский край, Хабаровский край, Камчатка, Чукотка, Бурятия); СФО – 28,6% (Красноярский край, Томская и Иркутская области); СЗФО – 6,8% (Архангельская область, Коми); ЮФО – 3,6% (Краснодарский край).

Вместе с тем финансовое состояние ряда субъектов РФ не позволяет в полной мере обеспечить развитие сети местных перевозок, поэтому по поручению правительства мы ведем работу по разработке нормативных актов, предусматривающих определение правил предоставления субсидий из федерального бюджета субъектам для обеспечения доступности и расширения маршрутной сети местных авиаперевозок. Далее будем просить выделить средства из федерального бюджета в объемах, определенных в соответствии с потребностями субъектов РФ.

Для максимального синергетического эффекта полагаем целесообразным рекомендовать субъектам разработать собственные программы развития и субсидирования местных перевозок, маршрутная сеть которых будет синхронизирована с федеральными программами с учетом долгосрочного прогнозирования и подтверждения готовности авиакомпаний на осуществление перевозок по указанным маршрутам на долгосрочный период.

Реализация этих предложений позволит существенно повысить транспортную доступность удаленных регионов и нивелирует риск деградации сети местных перевозок.

<https://ria.ru/20190827/1557941252.html>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/08/27/mintrans-predlozhit-tshchatelnee-gotovit-pilotov-k-neshtatnym-situaciiam.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.27; АВИАКОМПАНИЯ «ПОБЕДА» УЖЕ ЖАЛОВАЛАСЬ НА БОЛЬШОЕ КОЛИЧЕСТВО ПТИЦ В ПРИАЭРОДРОМНОЙ ЗОНЕ - ГЕНПРОКУРАТУРА

Представители российских авиакомпаний ранее уже ставили вопрос об угрозе со стороны птиц рядом с аэродромами, сообщил официальный представитель Генпрокуратуры РФ Александр Куренной.

«В прошлом году в Генпрокуратуру поступало обращение от заместителя гендиректора авиакомпании «Победа» Бориса Зуева. Он сообщал о неблагоприятной орнитологической обстановке в ряде аэропортов», - сказал Куренной в видеоканале «Эфир» во вторник.

Он отметил при этом, что «прокуроры отдельно ориентированы на пресечение размещения свалок на приаэродромной территории - а это как раз один из основных факторов, который привлекает птиц».

Куренной признал, что «в принципе в мире пока не существует ни одной системы, которая могла бы полностью исключить этот фактор».

«Мы стараемся искать самые передовые технологии и также обеспечивать современное улучшение и корректировку нормативной базы, чтобы было проще ликвидировать угрозы, а лучше - предотвращать», - добавил представитель ведомства.

Самолет Airbus A321, выполнявший рейс авиакомпании «Уральские авиалинии» (МОЕХ: URAL) по маршруту Москва-Симферополь, утром 15 августа сразу после взлета из аэропорта «Жуковский» совершил аварийную посадку в районе деревни Рыбаки Раменского городского округа Московской области.

Самолет приземлился на кукурузном поле с выключенными двигателями и невыпущенным шасси. На борту лайнера было 226 пассажиров и семь членов экипажа. Жертв удалось избежать, но несколько десятков человек пострадали. Причиной происшествия называют попадание птиц в оба двигателя самолета. Лайнер восстановлению не подлежит.

ТАСС; 2019.08.27; ГЕНПРОКУРАТУРА СООБЩИЛА О ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ ИССЛЕДОВАНИЯХ ПО ЗАЩИТЕ АЭРОПОРТОВ ОТ ПТИЦ

Официальный представитель Генеральной прокуратуры Александр Куренной сообщил о дополнительных исследованиях для повышения эффективности орнитологической безопасности в аэропортах.

«По инициативе Генеральной прокуратуры еще с прошлого года совместно с **Минтрансом** прорабатывается вопрос дополнительной корректировки той нормативной базы в этой сфере, которая сейчас существует. Проводятся дополнительные исследования, которые призваны повысить эффективность общегосударственной работы по обеспечению безопасности полетов в части орнитологического обеспечения. Также могу добавить, что в мире пока, к сожалению, не существует ни одной системы, которая могла бы полностью обеспечить этот фактор безопасности», - сказал он, выступая на интернет-канале Генпрокуратуры «Эфир».

«Мы стараемся помогать нашим коллегам из других областей, из сферы авиации, из **Минтранса**, искать самые передовые технологии и также обеспечивать своевременное улучшение и корректировку нормативной базы для того, чтобы проще было либо ликвидировать угрозу, а лучше ее предотвратить», - сказал представитель ведомства.

Он подтвердил, что в надзорное ведомство поступило обращение от замгендиректора авиакомпании «Победа» Бориса Зуева, в котором он сообщал о неблагоприятной орнитологической обстановке в ряде аэропортов. Куренной отметил, что вопросы

орнитологического обеспечения полетов находятся на постоянном контроле транспортных прокуроров.

Также территориальные прокуроры отдельно ориентированы центральным аппаратом Генпрокуратуры на пресечение размещения свалок на приаэродромных территориях. «А это как раз один из основных факторов, привлекающих птиц», - отметил Куренной. По его словам, проверочные мероприятия проводятся на постоянной основе, чтобы обеспечить в нашей стране в целом орнитологическую безопасность и чтобы она соответствовала международным стандартам.

<https://tass.ru/obschestvo/6803820>

ТАСС; 2019.08.27; РАЗРАБОТЧИКИ РАССКАЗАЛИ О СРОКАХ ВНЕДРЕНИЯ В АЭРОПОРТЫ РОССИИ СИСТЕМ РАСПОЗНАВАНИЯ ЛИЦ

Крупные аэропорты России уже тестируют алгоритмы распознавания лиц, в том числе технологию FindFace компании NtechLab и других разработчиков, массовое развертывание системы может занять до полутора лет, сообщил ТАСС генеральный директор NtechLab Александр Минин.

По его словам, в настоящее время компания ведет переговоры по внедрению своей технологии для обеспечения безопасности аэропорта, контроля входной и внутренних зон. С какими аэропортами идет обсуждение, Минин назвать отказался до объявления конкурсов. «Ведутся переговоры, но мы пока не можем раскрыть информацию. Сейчас идут пилотные проекты, мы не единственные, чей алгоритм тестируется, поэтому не можем подробно комментировать до объявления официальных тендеров. Если говорить о крупных аэропортах России, можно так аккуратно сказать, я думаю, что до конца 2019 года - начала 2020 года будут уже известны результаты пилотных проектов и мы сможем что-то публично сказать», - отметил Минин.

В компании VisionLabs (среди инвесторов АФК «Система» и Сбербанк), являющейся одним из ключевых российских разработчиков технологии распознавания лиц, ТАСС подтвердили, что их разработка также тестируется в аэропортах, не уточняя в каких. «Проекты разные, некоторые находятся в стадии переговоров, а некоторые уже в стадии пилотной эксплуатации», - сказал ТАСС коммерческий директор компании Илья Романов. По его словам, компания ведет активную работу с российскими и зарубежными аэропортами по внедрению системы распознавания лиц. В частности, в Домодедово уже запущен точечный проект в бизнес-зале авиакомпании S7 Airlines. «Мы активно работаем с российскими и зарубежными аэропортами. Сейчас в работе проекты в России, на Ближнем Востоке, в Северной и Латинской Америке. За рубежом проекты реализуем совместно с локальными партнерами», - добавил Романов. На вопрос, обсуждается ли внедрение технологии в целях обеспечения безопасности в основных зонах аэропортов, в VisionLabs отвечать отказались.

«Центр речевых технологий» (ЦРТ, контролируется Сбербанком) уже имеет успешный опыт реализации проектов по оснащению аэропортов данной технологией, в частности разработка компании - биометрическая система распознавания лиц «Визирь» - уже функционирует в аэропортах Сахалинской области и в Саранске. В ЦРТ агентству ТАСС также подтвердили, что компания ведет переговоры по внедрению системы в крупных аэропортах России.

Развертывание системы

Сам процесс развертывания системы, по словам главы NtechLab, обычно занимает порядка полугода, однако реалистичный срок - порядка 1,5 лет, с учетом срока завершения пилотных проектов, а также необходимости внесения изменений в правила и процедуры соблюдения безопасности на объектах, а также коррекции существующего законодательства - например, в части постановки в паспортах штампа о пересечении границы. «Аэропорты хорошо насыщены камерами с высоким качеством изображения.

При этом часть из них работают в сложных для распознавания условиях. Самыми сложными элементами являются входные группы: алгоритмы распознавания лиц для таких камер должны быть способны работать при различных погодных условиях, засветах и одновременно анализировать огромные потоки людей в кадре, в том числе с учетом частичных перекрытий лица. Для таких локаций необходимо особенно тщательно выбирать поставщиков камер и продумывать вопросы интеграции с системами безопасности аэропорта для мгновенного реагирования. Я думаю, максимум от полугода до года с момента окончания пилота - реалистичные сроки для полноценного развертывания, да», - добавил он.

Основная сложность, по мнению главы NtechLab, заключается именно в интеграции, так как распознать преступника или нарушителя не сложно. «Систему в аэропорту можно развернуть за несколько дней на тех камерах, которые уже сейчас есть, плюс установить новые в зависимости от масштабов задачи и территории. Основная сложность заключается в выстраивании интеграции, процессов обработки информации. Что происходит в момент, когда мы обнаруживаем преступника или потенциального террориста? Кто должен реагировать на человека на подходе к аэропорту, кто и что в этот момент должен делать? На самом деле ситуация очень непростая, потому что в зависимости от того, кого мы нашли - террориста, хулигана, вора, уголовника или потенциально вооруженного человека - должны реагировать разные службы», - отметил он.

Осторожны с потенциальными сроками внедрения систем и в VisionLabs. «У каждого аэропорта своя внутренняя инфраструктура со своими особенностями, поэтому времени на установку и настройку системы уходит от одной недели до нескольких месяцев», - отметил коммерческий директор компании Илья Романов.

Аэропорты не спешат раскрывать карты

Среди аэропортов московского авиаузла - Шереметьево, Домодедово и Внуково, общий пассажиропоток которых в 2018 году достиг 96,2 млн человек, наиболее прогрессивен в вопросе внедрения системы распознавания лиц аэропорт Домодедово. «Домодедово уже протестировал технологию автоматического распознавания лиц. Система анализировала с помощью видеокамер данные реального пассажиропотока и идентифицировала в кадре лица из базы данных, а также осуществляла анализ архивных видеозаписей. Планируется, что вскоре технология будет использоваться в зонах входного и предполетного досмотров», - сказал ТАСС представитель аэропорта. Следующий шаг в расширении использования этой технологии в Домодедово - тестирование и запуск идентификации и по лицу при прохождении предполетных процедур, добавил он.

В пресс-службе Шереметьево ТАСС сообщили, что конкретных планов по использованию технологии пока нет. «Конкретных планов нет. Будут - объявим», - сказал собеседник агентства. Во Внуково ТАСС сообщили, что пока не планируют внедрять систему распознавания лиц, в холдинге «Аэропорты регионов», объединяющем несколько региональных аэропортов, от комментариев воздержались.

Между тем, у компании NtechLab как технологического партнера Ростеха есть возможность реализовать свое решение на базе аэропорта Жуковский, который также находится в акционерном контуре госкорпорации. В целом, по мнению Ростеха, технология NtechLab может быть использована как для обеспечения безопасности в аэропорту, так и для паспортного контроля, если будет создана соответствующая нормативная база. «Мы рассматриваем вариант интеграции технологий NtechLab в бизнес-процессы аэропорта Жуковский, находящемся в акционерном контуре госкорпорации «Ростех», - сказал ТАСС представитель Ростеха.

<https://tass.ru/ekonomika/6802281>

ТАСС; 2019.08.27; АВИАСООБЩЕНИЕ КРАСНОЯРСК - ЕНИСЕЙСК МОГУТ ВОЗОБНОВИТЬ В 2020 ГОДУ

Пассажирское авиасообщение между Красноярском и Енисейском могут возобновить в 2020 году. Об этом ТАСС сообщил во вторник мэр Енисейска Валерий Никольский.

«Сейчас активно обсуждается тема возобновления таких авиарейсов как Красноярск - Енисейск - Северо-Енисейск. Такие транзиты будут востребованы, люди полетят», - сказал мэр.

Сейчас из аэропорта выполняются рейсы санитарной авиации, Авиалесохраны и ряда других структур.

Аэропорт Енисейска - один из первых авиаузлов Красноярского края, входил в число крупнейших авиаузлов региона в советское время. В конце девяностых-начале двухтысячных годов пассажирское сообщение между Красноярском и Енисейском прекратилось.

В апреле 2019 году аэропорт Енисейска в числе пяти северных авиаузлов был передан Красноярским краем в собственность федерального казенного предприятия (ФКП) «Аэропорты Красноярья». Губернатор региона Александр Усс ранее сообщал ТАСС, что смена собственника позволит за счет федеральных средств провести реконструкцию взлетно-посадочных полос и построить новые терминалы передаваемых аэропортов.

В 2012 году было создано ФКП «Аэропорты Красноярья», в которое были переданы аэропорты Кодинска, Мотыгино, Северо-Енисейска, Туруханска и Подкаменной Тунгуски. На втором этапе в состав ФКП в 2018 году был передан Диксон. В 2019 году состав предприятия дополнили аэропорты Туры, Ванавары, Байкита, Хатанги и Енисейска.

<https://tass.ru/sibir-news/6802552>

ТАСС; 2019.08.27; БОРИСОВ НАДЕЕТСЯ, ЧТО СЕРИЙНЫЙ ВЫПУСК ЛАЙНЕРОВ МС-21 НАЧНЕТСЯ В 2021 ГОДУ

Серийное производство пассажирских самолетов МС-21 начнется в 2021 году, надеется вице-премьер РФ Юрий Борисов.

«Надеюсь, что мы будем идти по графику, в 2020 году мы завершим все сертификационные процедуры и начнем серийный выпуск в 2021 году», - сказал Борисов журналистам во вторник на авиасалоне МАКС-2019.

Ранее глава Ростеха Сергей Чемезов говорил, что в 2021 году начнутся серийные поставки МС-21 для «Аэрофлота».

Борисов рассказал, что успел ознакомиться с некоторыми экспозициями на авиасалоне. «Посетил павильон ОДК (Объединенной двигателестроительной корпорации - прим. ТАСС), где представлен сертифицированный двигатель ПД-14. Очень хороший взят объем работы ими», - уточнил вице-премьер.

«Очень много представлено новых образцов и новинок в области беспилотной авиации, [в том числе] пятитонный беспилотник от группы «Кронштадт», - добавил Борисов.

<https://tass.ru/ekonomika/6803389>

ТАСС; 2019.08.27; БОРИСОВ ЗАЯВИЛ, ЧТО ОБЪЕМ ЗАДОЛЖЕННОСТИ ОАК БАНКАМ ПРЕВЫШАЕТ 350 МЛРД РУБЛЕЙ

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) должна банкам более 350 млрд рублей, сообщил во вторник вице-премьер РФ Юрий Борисов.

«У ОАК чуть более 350 млрд рублей так называемых невозвратных кредитов», - сказал Борисов журналистам на авиасалоне МАКС-2019, отвечая на вопрос, с чем связана просьба Ростеха докапитализировать ОАК на 300 млрд рублей.

По его словам, эта проблема касается не только ОАК, но и другие предприятия ОПК. «Этот вопрос (решения проблем закредитованности ОПК - прим. ТАСС) рассматривается

в рамках рабочей группы под моим руководством, куда включены представители Минфина, ЦБ, ведущие банки и предприятия-должник», - сказал Борисов «Рассматриваем различные варианты, надеюсь, что на ближайшей Военно-промышленной комиссии доложим основные результаты верховному главнокомандующему», - заявил вице-премьер.

В июле глава Ростеха, в который сейчас интегрируется корпорация, Сергей Чемезов сообщал о необходимости докапитализации ОАК на сумму более 300 млрд рублей для ее «окончательного финансового оздоровления».

<https://tass.ru/ekonomika/6803347>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.27; ПЕРВЫЙ ИСПЫТАТЕЛЬНЫЙ ПОЛЕТ РОССИЙСКО-КИТАЙСКОГО CR929 ОЖИДАЕТСЯ В 2023Г, ПОСТАВКИ - ПОСЛЕ 2025Г

Первый испытательный полет российско-китайского дальнемагистрального пассажирского лайнера CR929 ожидается в 2023 году, поставки заказчикам - после 2025 года, сообщил журналистам главный конструктор программы CR929 от российской стороны Максим Литвинов.

«Мы сейчас находимся на стадии gate-3, это эскизный проект. На этом этапе осуществляем выбор потенциальных поставщиков и «морозим» предварительную конфигурацию воздушного судна: основные летно-технические характеристики, размерность самолета, решения по планеру и двигателю», - сказал Литвинов в рамках презентации полноразмерного макета кабины и салона CR929 на авиасалоне МАКС-2019.

«Пару лет нам надо еще до gate-4 - это уже технический проект. На этом этапе мы должны завершить фазу механической, электрической и электронной интеграции всех компонентов. Кроме того, для сертификационных властей пройти макетную комиссию, после чего начнется этап рабочего проектирования и начнутся сертификационные работы», - добавил он.

По словам Литвинова, во второй день авиасалона, в среду, пройдет презентация макета самолета для авиакомпаний.

«Завтра будет консультационный совет с авиакомпаниями - разными, как российскими (в том числе «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT), AZUR air), так и китайскими, будет также сербская компания», - сказал Литвинов, отвечая на вопрос, какие перевозчики подтвердили участие в презентации.

CR929 - проект широкофюзеляжного пассажирского самолета, разработку которого ведут ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация» (МОЕХ: UNAC) и китайский холдинг СОМАС. Стоимость программы составит от \$13 млрд до \$20 млрд, оценивали ранее в ОАК.

ТАСС; 2019.05.13; В РОССИЙСКО-КИТАЙСКИЙ ДАЛЬНЕМАГИСТРАЛЬНЫЙ САМОЛЕТ ДОБАВЯТ ВСЕ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ НОВИНКИ

Россия и Китай используют все мировые технологии и достижения, чтобы сделать разрабатываемый ими совместно широкофюзеляжный дальнемагистральный самолет CR929-600 конкурентоспособным. Об этом сообщил во вторник журналистам на авиасалоне МАКС вице-премьер РФ Юрий Борисов.

«В партнерстве с Китаем будем использовать все мировые новинки, достижения и технологии для того, чтобы сделать этот самолет конкурентоспособным», - сказал Борисов.

По его словам, Россия и Китай будут производить практически всю линейку летательных аппаратов: от региональных до дальнемагистральных и широкофюзеляжных самолетов.

Проект создания российско-китайского широкофюзеляжного дальнемагистрального лайнера реализуется с 2014 года. Базовая версия CR929-600 в трехклассной компоновке будет способна перевозить 280 пассажиров на расстояние до 12 тыс. км. Семейство

самолетов будет состоять также из модификации с удлиненным фюзеляжем (CRJ929-700) и укороченным фюзеляжем (CRJ929-500).

<https://tass.ru/ekonomika/6803381>

ТАСС; 2019.08.27; ТУРЦИЯ ЗАИНТЕРЕСОВАЛАСЬ РОССИЙСКИМИ ВЕРТОЛЕТАМИ ДЛЯ САНИТАРНОЙ АВИАЦИИ

Турция заинтересовалась российскими вертолетами, которые, в частности, используются в санитарной авиации. Президент России **Владимир Путин** совместно с президентом Турции Реджепом Тайипом Эрдоганом осмотрели экспозицию КРЭТ, которая представлена в рамках авиасалона МАКС-2019.

Путин отметил, что в России еще нужно много сделать для развития санитарной авиации. «Нам на самом деле в России еще очень много нужно сделать для развития санитарной авиации, у нас целая программа создана», - сказал он.

Представители Турции заинтересовались вертолетом «Ансат» и уточнили, можно ли получить скидку. В ответ представитель КРЭТ сообщил, что стоимость вертолета составляет \$7 млн, однако, если Турция захочет закупить большую партию, то можно будет договориться.

«Мы можем сделать вам систему санитарной авиации Турции, с вертолетными площадками, с системой обслуживания, сервисными центрами», - уточнили представители КРЭТ.

<https://tass.ru/ekonomika/6804213>

ТАСС; 2019.08.27; МС-21 ВПЕРВЫЕ ПОДНЯЛСЯ В ВОЗДУХ НА МАКС-2019

Новейший российский узкофюзеляжный самолет МС-21 во вторник принял участие в летной программе авиасалона МАКС-2019, передает корреспондент ТАСС. Полет длился около пяти минут.

Лайнер впервые поднялся в воздух перед широкой публикой - до этого опытные образцы МС-21 совершали только испытательные или перегоночные полеты.

Как уточнили в компании «Иркут», где выпускают МС-21, скорость самолета составила до 400 км/ч, а высота полета - до 1 тыс. м.

Всего в этом году на авиасалоне демонстрируются три самолета МС-21, один из них - с отделкой салона.

МС-21 - разрабатываемый самолет среднемагистрального класса. Предполагается выпускать две его версии - МС-21-200 (от 132 до 165 мест) и МС-21-300 (от 163 до 211 мест). Также планируется создание версии МС-21-400 (до 250 мест). В конце мая 2017 года лайнер совершил первый полет.

Серийное производство МС-21 должно начаться в 2021 году. Сейчас три самолета проходят летные испытания, еще четыре - стендовые. Одним из основным эксплуатантов лайнера станет авиакомпания «**Аэрофлот**» - перевозчик уже подписал твердый контракт на поставку 50 таких самолетов, в проработке контракт еще на 35.

<https://tass.ru/ekonomika/6803744>

РИА НОВОСТИ; 2019.08.27; ГЛАВА ФАС РАССКАЗАЛ О ПРЕДЛОЖЕНИИ ПО ПРИВАТИЗАЦИИ «ПОБЕДЫ»

Предложение Федеральной антимонопольной службы (ФАС) России о приватизации авиакомпании «Победа», входящей в группу «**Аэрофлот**», носит только инициативный характер, права собственности акционеров необходимо уважать, сказал в интервью РИА Новости глава ведомства Игорь Артемьев.

«Мы говорим об этом в предположительном смысле, мы уважаем права собственности, и понимаем, что надо уважительно отнестись к авиакомпании «**Аэрофлот**», которая создала лоукостер», - отметил Артемьев.

Ранее он направил министру транспорта **Евгению Дитриху** и вице-премьеру Максиму **Акимову**, который курирует транспортную отрасль, письмо с предложением приватизировать «Победу». Как объяснил это предложение замглавы ФАС Александр Редько, «Победа» должна развивать внутренние направления, а не международные, или выходить из группы «**Аэрофлот**» и конкурировать с ней.

<https://ria.ru/20190827/1557937106.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.06.27; ФАС ВЕДЕТ ПЕРЕГОВОРЫ С КАЗАХСТАНОМ И БЕЛОРУССИЕЙ О СОЗДАНИИ ЛОУКОСТЕРОВ

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) России ведет переговоры с казахскими и белорусскими партнерами о создании лоукостеров в этих странах, чтобы повысить конкуренцию в низкобюджетном сегменте авиаперелетов, рассказал в интервью РИА Новости глава ведомства Игорь Артемьев.

«Развивать систему лоукостеров очень важно, мы просили наших казахских, белорусских друзей подумать над созданием своих перевозчиков такого класса, которые стали бы конкурентами нашим лоукостерам. Мы это хотим развивать, но всё долго решается, они еще не почувствовали, что это очень прибыльный, хороший бизнес, и в социальном смысле очень важный для людей. Но мы их убеждаем», - сказал он.

Артемьев добавил, что хорошим вариантом было бы довести количество лоукостеров в России до пяти-шести и хотя бы еще по одному в странах Таможенного союза.

«Нам хотелось бы иметь пять-шесть лоукостеров в России и еще несколько в дружеских странах, в Таможенном союзе хотя бы по одному, чтобы они все этим делом занимались, в том числе, на международных перевозках», - объяснил он.

<https://ria.ru/20190827/1557938006.html>

[Вернуться в оглавление](#)