



Ежедневный мониторинг СМИ

03 СЕНТЯБРЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2019.09.02; ЮРИЙ ЦВЕТКОВ ПРЕДСТАВИЛ ДОКЛАД О РЕАЛИЗАЦИИ ФЕДЕРАЛЬНОГО ПРОЕКТА «ВНУТРЕННИЕ ВОДНЫЕ ПУТИ» НА СОВЕЩАНИИ У ГЛАВЫ КАБМИНА	4
ГАЗЕТА.RU; 2019.09.02; РОССИЯ НАМЕРЕНА МОДЕРНИЗИРОВАТЬ ДЕСЯТКИ АЭРОПОРТОВ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА.....	4
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # ЭКОНОМИКА ЮГА РОССИИ; ПОВОЛОЦКАЯ ИРИНА; 2019.09.03; ТРАНСПОРТ В ГОРОД НЕ ПОЙДЕТ; ВОКРУГ ВОЛГОГРАДА НАЧАЛИ СТРОИТЬ ОБЪЕЗДНУЮ МАГИСТРАЛЬ.....	6
ТАСС; 2019.09.02; РОССИЙСКИЕ ДОРОГИ ПОДГОТОВИЛИ К БЕЗОПАСНОМУ НАЧАЛУ УЧЕБНОГО ГОДА	7
В КАБАРДИНО-БАЛКАРИИ ОБНОВЯТ ТРИ МОСТА НА ЕДИНСТВЕННОЙ ТРАССЕ, ВЕДУЩЕЙ С ЭЛЬБРУСУ	8
ИНТЕРФАКС; 2019.09.02; УЛЬЯНОВСКАЯ КОМПАНИЯ, ВИНОВАЯ В СГОВОРЕ НА ТОРГАХ ПО РЕМОНТУ ДОРОГ В ПОВОЛЖЬЕ, ЗАПЛАТИТ 28 МЛН РУБ. ШТРАФА.....	9
ГУДОК; ИГНАТ ВЫЮГИН; 2019.09.03; НАУЧНЫЙ ПРИЗЫВ; В ОТРАСЛЕВЫХ УНИВЕРСИТЕТАХ СТАРТОВАЛ УЧЕБНЫЙ ГОД	9
ВЕСТИ МОСКВА; 2019.09.02; ДЛЯ МОСКОВСКИХ ШКОЛЬНИКОВ НАЧАЛСЯ НОВЫЙ УЧЕБНЫЙ ГОД	12
ВМЕСТЕ-РФ; 2019.09.02; ДВА МИЛЛИОНА ПЕРВОКЛАССНИКОВ СЕЛИ ЗА ПАРТЫ В РОССИЙСКИХ ШКОЛАХ	12
ГУДОК; СТЕЛЬМАХ ОЛЬГА; 2019.09.02; КУЗНИЦА ИННОВАТОРОВ; НА САЙТЕ GUDOK.RU ПОЯВИЛСЯ ПРОЕКТ, ПОСВЯЩЕННЫЙ ДЕТСКИМ ЖЕЛЕЗНЫМ ДОРОГАМ.....	12
РИА НОВОСТИ; 2019.09.02; КРАСНОЯРСКИЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ФОРУМ ИЗМЕНИТ СВОЙ ФОРМАТ	16
ТАСС; 2019.09.02; «ЕДИНЫМ» БИЛЕТОМ В КРЫМ ЗА ЛЕТО ВОСПОЛЬЗОВАЛИСЬ БОЛЕЕ 300 ТЫС. ПАССАЖИРОВ	16
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.09.02; КОЛИЧЕСТВО АВАРИЙ ПО ВИНЕ АВТОМОБИЛИСТОВ НА ПЕРЕЕЗДАХ МЖД С НАЧАЛА ГОДА СНИЗИЛОСЬ НА ТРЕТЬ - ДО 20	17
КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.09.03; АВТОМОБИЛЬНЫМ НОМЕРАМ РЕЖУТ ЦЕНЫ; ФАС ПРЕДЛОЖИЛА ОГРАНИЧИТЬ СТОИМОСТЬ РЕГИСТРАЦИОННЫХ ЗНАКОВ	17
ИНТЕРФАКС; 2019.09.02; КОНСОРЦИУМ С УЧАСТИЕМ ГПБ И ЕАБР ПРЕТЕНДУЕТ НА РЕКОНСТРУКЦИЮ АВТОДОРОГИ М10 В БЕЛОРУССИИ	18
RNS; 2019.09.02; НА УЧАСТКЕ МКАД ВОССТАНОВЯТ СКОРОСТНОЕ ДВИЖЕНИЕ ПОСЛЕ ЖАЛОБ ВОДИТЕЛЕЙ.....	19
КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.09.03; БАМУ ПОВЫШАЮТ ЛОКОМОТИВАЦИЮ; ОАО РЖД ГОТОВО ПЕРЕЙТИ НА РОССИЙСКИЕ ТЕПЛОВОЗЫ.....	19
ТАСС; 2019.09.02; ПУТИН ЗАЯВИЛ, ЧТО РЖД МОДЕРНИЗИРУЮТ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ МОНГОЛИИ	21

ТАСС; 2019.09.02; РЖД ОСЕНЬЮ ПРИСТУПИТ К ОБСУЖДЕНИЮ НОРМАТИВНОЙ БАЗЫ ДЛЯ ПРИМЕНЕНИЯ БЕСПИЛОТНЫХ ПОЕЗДОВ	22
ТАСС; 2019.09.02; РЖД И «ГАЗПРОМ» ПЛАНИРУЮТ ДО КОНЦА ГОДА ДОГОВОРИТЬСЯ О ПОСТАВКЕ СПГ ДЛЯ ЛОКОМОТИВОВ	22
ТАСС; 2019.09.02; VR GROUP ПРИСОЕДИНИТСЯ К ЭЛЕКТРОННОЙ ТОРГОВОЙ ПЛОЩАДКЕ РЖД К НАЧАЛУ 2020 ГОДА	22
ИНТЕРФАКС; 2019.09.02; РЖД ПРОДЛИЛИ ДО 2020Г НИВЕЛИРУЮЩУЮ СКИДКУ НА ЭКСПОРТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ УГЛЯ В ПОРТЫ ЮГА РФ.....	23
ИНТЕРФАКС; 2019.09.02; Ж/Д ПОГРУЗКА В АВГУСТЕ «ОТТОЛКНУЛАСЬ» ОТ НУЛЯ ВВЕРХ, НО ПОКА РОСТ СИМВОЛИЧЕСКИЙ	23
ИНТЕРФАКС; 2019.09.02; РОСТ «ДАЛЬНИХ» Ж/Д ПЕРЕВОЗОК ПассажиРОВ В РФ В АВГУСТЕ ЗАМЕДЛИЛСЯ, НЕСМОТРЯ НА ЛЕТНИЙ СЕЗОН.....	25
ТАСС; 2019.09.02; РЖД ПРЕДСТАВИЛИ КОНЦЕПЦИЮ ПЕРВОГО ЭТАПА РАЗВИТИЯ ПЕТЕРБУРГСКОГО ТРАНСПОРТНОГО УЗЛА	25
ИНТЕРФАКС; 2019.09.02; РЖД ПРЕДСТАВИЛИ КОНЦЕПЦИЮ СОЗДАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОЛУКОЛЬЦА В ПЕТЕРБУРГЕ К 2030Г	26
ТАСС; 2019.09.02; ДВА НОВЫХ ПассажиРСКИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ МАРШРУТА ОРГАНИЗУЮТ В ПЕТЕРБУРГЕ К 2030 ГОДУ	27
ИНТЕРФАКС; 2019.09.02; РЖД ОЖИДАЮТ РОСТА ГРУЗОПОТОКА НА ПОЛИГОНЕ ПЕТЕРБУРГА И ЛЕНОБЛАСТИ В 1,4 РАЗА К 2030Г	27
ТАСС; 2019.09.02; ПУТЕПРОВОД НА ЮГЕ ПЕТЕРБУРГА КАПИТАЛЬНО ОТРЕМОНТИРУЮТ ЗА ТРИ ГОДА.....	27
ИНТЕРФАКС; 2019.09.02; УВЗ В 2020 Г. ПЛАНИРУЕТ СЕРТИФИЦИРОВАТЬ ПОЛУВАГОН НА НОВОЙ ШТАМПОСВАРНОЙ ТЕЛЕЖКЕ.....	28
ИНТЕРФАКС; 2019.09.02; УВЗ В 2019-20 ГГ. БУДЕТ ВЫПУСКАТЬ ПОРЯДКА 18 ТЫС. ВАГОНОВ В ГОД, ЧТОБЫ НЕ «ПЕРЕГРЕВАТЬ» РЫНОК	29
ИНТЕРФАКС; 2019.09.02; GLOBALTRANS С ОПТИМИЗМОМ СМОТРИТ НА ВАГОННЫЕ СТАВКИ В НЕФТЯНОМ СЕГМЕНТЕ ДО 2021Г	29
RNS; 2019.05.13; В РЖД РАССКАЗАЛИ О РЕКОРДНОМ ПассажиРОПОТОКЕ МЦК.....	29
ПРАЙМ; 2019.09.02; СУД В МОСКВЕ ВЗЫСКАЛ С АНТИПИНСКОГО НПЗ 3,2 МЛРД РУБ В ПОЛЬЗУ «ТРАНСОЙЛА» ТИМЧЕНКО	30
РИА НОВОСТИ; 2019.09.02; ТАНКЕР «СОВКОМФЛОТА» ПЕРВЫМ В МИРЕ ПРОШЕЛ СЕВМОРПУТЬ НА СПГ	30
ТАСС; 2019.09.02; ПРАВИТЕЛЬСТВО СЕВАСТОПОЛЯ МОЖЕТ ОСТАВИТЬ МОРСКОЙ ПОРТ В СОБСТВЕННОСТИ ГОРОДА.....	31
ИНТЕРФАКС; 2019.09.02; ТРИНАДЦАТЫЙ ГАЗОВОЗ ARC7 ДОСТАВЛЕН В САБЕТТУ ДЛЯ НАЧАЛА РАБОТЫ НА «ЯМАЛ СПГ»	32
РИА НОВОСТИ; 2019.09.02; «ВОДОКАНАЛ» ЯКУТСКА ОБРАТИЛСЯ ЗА ПОДДЕРЖКОЙ К ВЛАСТЯМ ИЗ-ЗА ОБМЕЛЕНИЯ ЛЕНЫ	32
РИА НОВОСТИ; 2019.09.02; НОВЕЙШИЙ КРУИЗНЫЙ ЛАЙНЕР «МУСТАЙ КАРИМ» СПУСТЯТ НА ВОДУ 11 СЕНТЯБРЯ	33
ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ЛИТОВКИН; 2019.09.03; МАШИНА ПОДЛЕТАЕТ: РЕГУЛЯРНОЕ АЭРОТАКСИ ЗАПУСТЯТ В 2022 ГОДУ; ПОКА «ВЕРТОЛЕТЫ РОССИИ» ИСПЫТЫВАЮТ И СЕРТИФИЦИРУЮТ VRT500, ТЕСТЫ БУДУТ ПРОВОДИТЬ НА «АНСАТАХ».....	33
ТАСС; 2019.09.02; ЗАПУСК АЭРОТАКСИ В МОСКВЕ ПРАКТИЧЕСКИ НЕ ПОТРЕБУЕТ ИЗМЕНЕНИЯ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА	35
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.09.03; РОССИЯ ОТКАЗАЛАСЬ ОТ ВЫПУСКА УКРОЧЕННОЙ ВЕРСИИ SUKHOI SUPERJET; САМОЛЕТЫ НА 75 МЕСТ УСПЕЛА ЗАКАЗАТЬ S7 GROUP СЕМЬИ ФИЛЕВЫХ.....	36

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.09.03; ВЛАДИСЛАВ ФИЛЕВ: «ГРАЖДАНСКИЙ АВИАПРОМ НА СЕГОДНЯШНИЙ ДЕНЬ ГЛУБОКО УБЫТОЧЕН»; СОВЛАДЕЛЕЦ S7 GROUP РАССКАЗЫВАЕТ О ПЕРСПЕКТИВАХ РЕГИОНАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК, ПРИЧИНАХ РАЗНОГЛАСИЙ С МИНПРОМТОРГОМ, СИСТЕМНЫХ ПРОБЛЕМАХ САМОЛЕТА SSJ100 И О ТОМ, КАК ИХ РЕШИТЬ.....	38
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСЕЙ НЕВЕЛЬСКИЙ, ПОЛИНА ТРИФОНОВА, МИХАИЛ ОВЕРЧЕНКО; 2019.09.03; BOEING 737 MAX МОЖЕТ ВЕРНУТЬСЯ В СТРОЙ НЕ РАНЬШЕ 2020 ГОДА; ПРОИЗВОДИТЕЛЬ ПОКА НЕ МОЖЕТ УБЕДИТЬ РЕГУЛЯТОРОВ В БЕЗОПАСНОСТИ ЭТИХ САМОЛЕТОВ	44
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2019.09.02; ЛЕГКИЕ КОПТЕРЫ И ДРОНЫ ПОСТАВЯТ НА УЧЕТ	46
РЖД-ПАРТНЕР; ГУСАЧЕНКО НАТАЛЬЯ; 2019.09.02; БЮДЖЕТНЫЙ ПОЛЕТ ИЛИ ПОБЕДНОЕ ШЕСТВИЕ?	46
РИА НОВОСТИ; 2019.09.03; ПЕРВЫЙ ВЕРТОЛЕТ МИ-171А2 ДЛЯ ИНДИИ ПОКАЖУТ НА ВЭФ-2019	50
РИА НОВОСТИ; 2019.09.03; ОБЛИК САМОЛЕТА НА ЗАМЕНУ АН-2 ОПРЕДЕЛЯТ В СЕНТЯБРЕ	50
ТАСС; 2019.09.02; ГОСКОРПОРАЦИЯ ПО ОРВД ПРИНЯЛА УЧАСТИЕ В МАКС- 2019	51
РИА НОВОСТИ; 2019.09.02; ФАС НЕ ВИДИТ ОСНОВАНИЙ ДЛЯ НЕГАТИВНЫХ ПРОГНОЗОВ ПО ЦЕНАМ НА АВИАБИЛЕТЫ.....	52
RNS; 2019.09.02; ФАС ПРОВЕРИТ ЗАЯВЛЕНИЯ О РОСТЕ ЦЕН НА АВИАБИЛЕТЫ	52
ТАСС; 2019.09.02; В S7 СПРОГНОЗИРОВАЛИ РОСТ СТОИМОСТИ АВИАБИЛЕТОВ В 2019 ГОДУ	53
ТАСС; 2019.09.02; ПРЯМОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ МЕЖДУ КРАСНОДАРОМ И ХАЙНАНЕМ ОТКРОЕТСЯ В ОКТЯБРЕ	53
ИНТЕРФАКС; 2019.09.02; ГТЛК КУПИТ ДО 5 ГРУЗОВЫХ BOEING 767-300 ДЛЯ ПЕРЕДАЧИ В ЛИЗИНГ АВИАКОМПАНИИ NORDSTAR	53
ИНТЕРФАКС; 2019.09.02; УЗГА В 2023Г НАЧНЕТ СЕРИЙНЫЙ ВЫПУСК L-610, ДО 2025Г ПОСТАВИТ 10 САМОЛЕТОВ В ЯКУТИЮ	54
ТАСС; 2019.09.02; WSJ: НОВЫЕ ПРОБЛЕМЫ ВОЗНИКЛИ В РЕШЕНИИ ВОПРОСА О ВОЗОБНОВЛЕНИИ ПОЛЕТОВ BOEING 737 MAX.....	54
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАТАЛИЯ ЯЧМЕННИКОВА; 2019.09.02; ОПЯТЬ СМЕРТЬ В ПРОВОДАХ; ПОЧЕМУ ТАК ЧАСТО ПАДАЮТ ВЕРТОЛЕТЫ	55
ВЕСТИ; 2019.09.02; ВЫЛЕТЫ НЕ СОГЛАСОВАНЫ: ДЛЯ КОГО ОПАСНЫ ПОЛЕТЫ НАД МОСКВОЙ И ОБЛАСТЬЮ	56
ВЕСТИ; 2019.09.02; АВИАИНЖЕНЕР ВИКТОР ШУМЕЙКО: НЕ СУЩЕСТВУЕТ ЛЕГКОГО ЛЕТАТЕЛЬНОГО АППАРАТА, КОТОРЫЙ МОЖЕТ ПЕРЕЖИТЬ СТОЛКНОВЕНИЕ С ЛЭП.....	56

ПУБЛИКАЦИИ

МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2019.09.02; ЮРИЙ ЦВЕТКОВ ПРЕДСТАВИЛ ДОКЛАД О РЕАЛИЗАЦИИ ФЕДЕРАЛЬНОГО ПРОЕКТА «ВНУТРЕННИЕ ВОДНЫЕ ПУТИ» НА СОВЕЩАНИИ У ГЛАВЫ КАБМИНА

Юрий Цветков представил доклад о ходе реализации федерального проекта «Внутренние водные пути» на совещании у председателя правительства РФ

Заместитель министра транспорта РФ - руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта **Юрий Цветков** представил доклад о ходе реализации федерального проекта «Внутренние водные пути» на совещании у председателя правительства РФ **Дмитрия Медведева**, находящегося с рабочей поездкой в Астрахани. В рамках мероприятия, посвященного развитию водохозяйственного комплекса в бассейне реки Волги, обсуждались также вопросы реализации федерального проекта «Оздоровление Волги» и ряд других профильных тем.

В совещании приняли участие заместитель председателя правительств РФ **Максим Акимов**, три федеральных министра, полпред президента РФ в Южном федеральном округе, руководители регионов и крупных хозяйствующих субъектов, руководящие представители федеральных органов исполнительной власти.

Во вступительном слове **Дмитрий Медведев** отметил: «Нужно постараться сделать Волгу судоходной везде где это возможно, обеспечить гарантированную глубину судового хода не менее 4 м. Нужно провести экологическую реабилитацию притоков и водохранилищ. Пока не решены эти проблемы, сложно рассчитывать на развитие таких отраслей, как грузовое и пассажирское судоходство, гражданское судостроение, туризм. Водный транспорт на сегодня, да и, наверное, в ближайшей перспективе, самый дешевый и экономичный. Доставка грузов по реке - это важный компонент успешной реализации многих национальных и федеральных проектов».

По итогам совещания соответствующие предложения **Минтранса РФ** и **Росморречфлота**, направленные на обеспечение нормативного содержания инфраструктуры внутренних водных путей, создания благоприятных условий для развития судоходства по Волге и ускоренного обновления флота, получили поддержку главы правительства России.

<http://morvesti.ru/detail.php?ID=80286>

ГАЗЕТА.RU; 2019.09.02; РОССИЯ НАМЕРЕНА МОДЕРНИЗИРОВАТЬ ДЕСЯТКИ АЭРОПОРТОВ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА

Летать по России станет проще благодаря обновленным региональным аэропортам. Если сейчас жителям регионов еще приходится летать в соседнюю область через Москву, то к 2024 году больше половины пассажиров должны добираться по России авиатранспортом, минуя столицу. Проблема модернизации аэропортов особенно остро стоит в районах Дальнего Востока, Сибири и Крайнего Севера. Однако в Якутии, Хабаровском крае работа уже началась.

В России модернизируют региональные аэропорты, приводя их в соответствие с международными нормами. Больше половины пассажиров к концу 2024 года должны летать по России, минуя Москву. Такова цель федерального проекта «Развитие региональных аэропортов и маршрутов» в рамках **нацпроекта «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры»**.

Президент **Владимир Путин** в конце августа осмотрел новый саратовский аэропорт Гагарин, отметив, что пассажиропоток в старом аэропорту Саратова составлял меньше

500 тыс. пассажиров, «теперь даже на 1,5 млн вторую очередь планируют построить». Кроме того, РЖД планирует построить отдельную железнодорожную ветку с пассажирским терминалом и траволатором к терминалу аэропорта.

Общая площадь аэровокзального комплекса, построенного на основе государственно-частного партнерства по программе «Развитие транспортной системы России», - 23 тыс. кв. м, пропускная способность пассажирского терминала составит 1 млн человек в год.

Это лишь один из примеров реконструкции аэропорта в России, эта работа сейчас ведется практически во всех регионах.

«У нас на эту шестилетку мы планируем привести в хорошее нормативное международное состояние 60 аэропортов», - говорил **Владимир Путин** во время осмотра аэропорта Гагарин.

До 2024 года планируется не только модернизировать всю сеть региональных аэропортов России, но и расширить сеть межрегиональных регулярных авиамаршрутов. Благодаря этому через шесть лет половина (51,35%) межрегиональных рейсов будет выполняться напрямую, а не через столицу. На эти цели планируется направить 267,5 млрд рублей до 2024 года.

Так, до конца 2019 года власти Амурской области объявят конкурс на определение инвестора реконструкции международного терминала аэропорта Благовещенск. На строительство потребуется не менее 3 млрд рублей.

В Благовещенске маленький аэропорт, его международный терминал принимает не более 80 пассажиров в час. Действующая взлетно-посадочная полоса была построена в 1962 году. Ее длина составляет 2,8 километра, что не позволяет принимать в Благовещенске часть воздушных судов. К тому же устарело светосигнальное оборудование.

По новому проекту длина взлетно-посадочной полосы составит 3000 метров. Планируется расширение перрона, обновление светосигнального оборудования, строительство аварийно-спасательной станции. Кроме того, будет использоваться новое оборудование метеобеспечения полетов и новые ограждения аэродрома с инженерно-техническими средствами охраны.

В Ростовской области уже завершен второй этап строительства подъезда к аэропорту Платов.

«Мы завершили второй этап строительства этой дороги. Как известно, к чемпионату мира (по футболу 2018 года) построили первую часть дороги стоимостью 3,7 млрд рублей, сейчас завершена вторая. Очень здорово, что мы изначально запроектировали четыре полосы, это позволило практически сразу после чемпионата приступить к строительству», - рассказал губернатор Ростовской области Василий Голубев.

Трасса обеспечит свободный трафик до аэропорта со стороны Таганрога и Азова, а также из северной части области. Кроме того, в перспективе объект станет частью маршрута в Крым и Краснодарский край с обходом Ростова, что позволит разгрузить город от транзитного транспорта.

Аэропорт Платов - это первый в России аэропорт, построенный с нуля со времен распада СССР. Он был построен к чемпионату мира по футболу 2018 года и открылся в декабре 2017 года.

Тем временем аэропорт Уфы уже достиг целевого показателя **нацпроекта** - более 50% авиационных рейсов выполняется в обход Москвы, сообщил ранее генеральный директор уфимского аэропорта Александр Андреев.

Крупный проект реализуется в Хабаровске. Там строительство нового терминала внутренних авиалиний аэропорта Хабаровск (Новый) идет по графику, техническая готовность объекта составляет 69%. Ожидается, что ввод в эксплуатацию состоится уже осенью 2019 года.

Будущий терминал площадью 26 тыс. кв. метров сможет обслуживать, по данным Минвостокразвития, 3,5 млн пассажиров в год. В 2018 году через хабаровский аэропорт прошло 2,1 млн человек.

На реконструкцию аэродрома предусмотрено в общей сложности 9,4 млрд рублей из средств федерального бюджета.

В Якутии стоимость реконструкции аэропорта Полярный в городе Удачный Мирнинского района составит 2,9 млрд рублей.

Необходима реконструкция взлетно-посадочной полосы и перрона, замена светосигнального оборудования, а также новые ограждения с техсредствами охраны. Для полноценного функционирования аэропорта также необходимо построить дорогу к аэропорту и реконструировать электрокотельную.

По расчетам властей Якутии, на реконструкцию 15 аэропортов республики необходимо порядка 25 млрд рублей.

Новый аэропорт получит и Новгородская область, где пассажирские авиаперевозки прекратились более 20 лет назад. Специалисты начнут работать над проектом будущего аэропорта, который планируется построить к 2024 году, уже в следующем году. Строительство аэропорта получит федеральную поддержку. Предварительная сумма, которую могут выделить региону, - 7,5 млрд рублей. При этом необходимо будет найти инвестора.

Модернизация региональных аэропортов неслучайно является одним из приоритетных проектов с четкими целями и крайним сроком выполнения.

Согласно данным ассоциации «Аэропорт», износ инфраструктуры аэропортов, не имеющих федерального статуса, достигает 80%. По оценке авторов доклада, с 1991 года количество населенных пунктов, связанных авиасообщением, снизилось втрое. Особенно остро эта проблема стоит в районах Дальнего Востока, Сибири и Крайнего Севера.

<https://www.gazeta.ru/business/2019/09/02/12619489.shtml>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # ЭКОНОМИКА ЮГА РОССИИ; ПОВОЛОЦКАЯ ИРИНА; 2019.09.03; ТРАНСПОРТ В ГОРОД НЕ ПОЙДЕТ; ВОКРУГ ВОЛГОГРАДА НАЧАЛИ СТРОИТЬ ОБЪЕЗДНУЮ МАГИСТРАЛЬ

В Волгоградской области реализуют крупный автодорожный проект - обход областного центра, который позволит разгрузить улицы мегаполиса от транзитного транспорта. К тому же новая трасса имеет стратегическое значение, так как соединит несколько федеральных автомагистралей, станет частью международного транспортного коридора «Север - Юг» и упростит доступ к морским портам Каспийского бассейна.

Масштабный проект обсудили во время визита в Волгоград помощника президента РФ **Игоря Левитина**, руководителя Федерального дорожного агентства

Андрея **Костюка**, председателя комитета Госдумы Евгения Москвичева и начальника ФКУ Упрдор Москва-Волгоград Юрия Сорокина.

Строительство объездной решили разбить на три этапа. На первом проложат 12-километровый участок, который соединит две федеральные трассы -

Р-22 «Каспий» и подъезд к Элисте от Р-22 с региональной автодорогой Волгоград - Котельниково - Сальск и городской улицей 40 лет ВЛКСМ.

Помимо этого еще возведут три транспортные развязки. При строительстве одной из них появится мост через Волго-Донской судоходный канал.

Первый этап строительства объездной магистрали дорожники планируют завершить в 2024 году. А параллельно будет идти проектирование второго и третьего этапов.

- Для жителей Волгограда это по-настоящему проект XXI века, который даст импульс развитию региона на десятилетия вперед. О нем мечтали многие поколения. Сегодня благодаря федеральной поддержке нам удалось приступить к выполнению проекта.

Уровень взаимодействия с Минтрансом РФ и Росавтодором позволяет с уверенностью сказать, что все намеченные планы будут выполнены,

- прокомментировал эффективное сотрудничество губернатор региона Андрей Бочаров.

Комментарий

Игорь Левитин, помощник президента РФ:

- Решение о строительстве обхода Волгограда было принято президентом

РФ по предложению губернатора Волгоградской области, который смог убедить правительство России в необходимости новой объездной магистрали. Этот проект один из самых крупных на ближайшие пять лет в комплексной схеме развития дорожного хозяйства страны.

ТАСС; 2019.09.02; РОССИЙСКИЕ ДОРОГИ ПОДГОТОВИЛИ К БЕЗОПАСНОМУ НАЧАЛУ УЧЕБНОГО ГОДА

Начало учебного года традиционно горячая пора для родителей, учеников и всех государственных служб. Не исключение и дорожники: в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» у школ, детских садов, вузов и других детских учреждений они отремонтировали дороги, обновили разметку, обустроили тротуары и пешеходные переходы. Портал «Будущее России. Национальные проекты», оператором которого является информационное агентство ТАСС, выяснил у дорожных строителей, как выбирали места для новых дорог и что изменится для местных жителей после их постройки.

В **Росавтодоре** специально для портала «Будущее России. Национальные проекты» подсчитали: всего в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»** к началу нового учебного года в регионах России подготовили более 600 крупных дорожных объектов. В основном это улицы, ведущие к образовательным учреждениям, а также к спортивным школам, домам творчества, студиям, кружкам и секциям, и другим досуговым учреждениям, где ждут наплыва учащихся и их родителей.

Как выбирали такие объекты порталу рассказал заместитель руководителя **Росавтодора** Игорь Костюченко: «На старте реализации **нацпроекта** всем российским субъектам была поставлена задача сформировать списки объектов ремонта при непосредственном участии представителей общественности. Разработка, утверждение и согласование программ дорожных работ проводились совместно со специалистами Госавтоинспекции МВД России. В первую очередь в них были включены важные городские магистрали, объекты с высокой интенсивностью движения транспорта, а также дороги, ведущие к социально значимым объектам, в том числе образовательным учреждениям, чтобы сделать дороги в школы и детсады комфортными и безопасными».

Основные работы — это укладка нового дорожного полотна, ремонт тротуаров, обустройство пешеходных переходов и искусственных неровностей, установка светофоров и барьерных ограждений, нанесение разметки и установка знаков. Большинство дорог уже введены в эксплуатацию, на ряде объектов оставшиеся работы завершат не позднее первых чисел сентября, и только несколько крупных объектов будет завершено до конца года.

В числе объектов есть и дороги, которым потребовался капитальный ремонт. Для небольших городов такие дороги имеют особое значение. Так, в Оренбургской области на 16-м км автомобильной дороги Оренбург – Беляевка к концу года появится первый надземный переход. Он соединит поселки Экодолье и Перовский и обеспечит безопасный путь для школьников в построенную в Экодолье два года назад новую большую школу.

В Липецкой области к началу учебного года ускоренно завершают два мостовых перехода. Капитальный ремонт моста через реку Ягодная Ряса в Чаплыгине позволит детям из сел левого берега проще и безопасней попасть в школы на правом берегу. А

возведение моста в селе Черкассы Елецкого района упростит для школьников возможность закончить все классы. Дело в том, что в самом селе есть только школа-девятилетка и в 10-11 класс надо добираться через реку в соседнее село Талица. Но существующие низководные мосты во время весеннего паводка оказываются под водой.

Фактически новую дорогу построили в столице Удмуртской Республики Ижевске. Половина улицы Мужвайская длиной 1,5 км хоть и пролегла между современными многоэтажными домами, была просто грунтовкой. К сентябрю там уложили два слоя асфальтобетона, сделали новые тротуары, бордюры и парковки, которыми воспользуются родители, ведущие детей в новый корпус детского сада на 220 малышей. Работы шли не только в столице региона. В деревне Лудорвай Ижевской области на фактически заново построенной дороге обустроили возле школы автомобильную парковку, и площадку для общественного транспорта и школьных автобусов, проложили пешеходные тротуары. Это сделало путь детей в школу более комфортным и безопасным.

В городе Энгельс Саратовской области 36,8 млн. рублей направлено на строительство подземного пешеходного перехода по улице Лесозаводская. Это одна из наиболее загруженных магистралей города, по которой в часы «часы пик» проезжает более 2,8 тыс. машин в час. В 2019 году на улице появилась новая школа (МОУ «Школа нового века») на 1100 мест, что привело к резкому увеличению потока пешеходов и увеличению рисков возникновения ДТП с участием детей. Строительство подземного перехода закончится в середине сентября и позволит свести их к минимуму.

Конечно, отремонтированные улицы затрагивают не только учебные заведения. Так в Воронеже улица Плехановская, берущая начало от Университетской площади и главного корпуса Воронежского государственного университета, – одна из главнейших магистралей города. Поэтому ремонт улицы протяженностью 2,4 км добавил комфорта не только студентам: помимо университета на ней расположены школа, жилые дома и офисные здания, учреждения и поликлиника, десятки маршрутов общественного транспорта. В рамках **нацпроекта** на дороге заменили дорожное покрытие, нанесли современную дорожную разметку из термопластика.

Все такие объекты в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»** выбирали в том числе сами жители с помощью социальных опросов, голосований на сайтах администраций и общественных объединений. Следят за качеством выполняемых работ общественные контролеры, которые проверяют работы на всех этапах - от конкурсов до сдачи объектов.

<https://futuraussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/969979>

В КАБАРДИНО-БАЛКАРИИ ОБНОВЯТ ТРИ МОСТА НА ЕДИНСТВЕННОЙ ТРАССЕ, ВЕДУЩЕЙ С ЭЛЬБРУСУ

Дорожники капитально отремонтируют три моста на федеральной автодороге А-158 «Прохладный-Баксан-Эльбрус» - единственной трассе, ведущей к горе Эльбрус. Об этом журналистам сообщили в понедельник в пресс-службе Упрдор «Кавказа».

«В Кабардино-Балкарии обновят три моста через реку Баксан. На объектах ремонта в селении Бедык (км 35) и близ поселка Нейтрино (км 85) восстановят опоры и пролетные строения, а также обновят проезжие части. Дорожники проведут и берегоукрепительные работы», - говорится в сообщении.

Во время капитального ремонта в селении Исламей (км 45) разберут существующий мост, усилят фундаменты опор, устроят новые опоры и пролетные строения. «Для защиты от подмыва бурным потоком реки Баксан откосы насыпи укрепят железобетонными подпорными стенами. Длина моста III категории составит 57 м, ширина двухполосной проезжей части - 7,5 м. Установят очистительную систему, которая будет фильтровать сточные воды от загрязнений перед попаданием в реку», - уточнили в Упрдор.

Для обеспечения безопасности движения на всех мостах устроят металлические барьерные ограждения, светоотражающие знаки и новую разметку.

В 2018 году курорт посетили более полумиллиона туристов со всего мира. Ежедневно здесь проезжает порядка 5 тыс. автомобилей.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/969977>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.02; УЛЬЯНОВСКАЯ КОМПАНИЯ, ВИНОВНАЯ В СГОВОРЕ НА ТОРГАХ ПО РЕМОНТУ ДОРОГ В ПОВОЛЖЬЕ, ЗАПЛАТИТ 28 МЛН РУБ. ШТРАФА

ФАС России назначила штраф в размере 28,3 млн рублей ООО «Ульяновсктрансстрой» (Ульяновская область), ранее признанному виновным в сговоре на торгах по ремонту автодорог в Самарской и Ульяновской областях, сообщается на сайте антимонопольного ведомства.

«Ульяновсктрансстрой» признан нарушившим п.2 ч.1 ст.11 135-ФЗ. Помимо ульяновской компании, в антиконкурентных соглашениях участвовали еще две фирмы - ООО «Самаратрансстрой» и ООО «С.И.Т.И.» (обе - Самара).

В настоящее время в отношении ООО «Самаратрансстрой» и ООО «С.И.Т.И.» возбуждено административное производство, после завершения которого будет принято решение о наложении административного штрафа в отношении указанных компаний, сообщили «Интерфаксу» в ФАС.

Как сообщалось, осенью 2018 года ООО «Самаратрансстрой», ООО «Ульяновсктрансстрой» и ООО «С.И.Т.И.» были признаны виновными в заключении двух антиконкурентных соглашений с целью поддержания цен на торгах.

«Самаратрансстрой» и «Ульяновсктрансстрой» реализовали соглашение в девяти аукционах на общую сумму более 2,5 млрд рублей, а «Самаратрансстрой» и «С.И.Т.И.» - в четырех аукционах на общую сумму более 1,7 млрд рублей.

По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», ООО «Самаратрансстрой» за 2013-2017 годы получило подряды на сумму 19,9 млрд рублей. ООО «С.И.Т.И.» получало подряды в 2014-2016 годах всего на 8,1 млрд рублей. ООО «Ульяновсктрансстрой» побеждало на торгах, главным образом, в Ульяновской области, при этом в 2016 году предприятие заключило контракт с ФКУ «Поволжуправтодор» на капремонт участка в Самарской области трассы М-5 «Урал» - на 281,4 млн рублей.

ГУДОК; ИГНАТ ВЫЮГИН; 2019.09.03; НАУЧНЫЙ ПРИЗЫВ; В ОТРАСЛЕВЫХ УНИВЕРСИТЕТАХ СТАРТОВАЛ УЧЕБНЫЙ ГОД

Вчера во всех девяти отраслевых вузах прошли торжественные мероприятия, посвященные началу учебного года.

Торжественная линейка в ПГУПСе напоминала театрализованное представление. Перед студентами промаршировали гусары, выступил основатель университета Августин Бетанкур (в его роли, конечно, был актер), преподаватели зажгли символический Огонь знаний.

В этом году студентами Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I стали более 2 тыс. человек. Из них около 400 первокурсников поступили по целевому набору от Октябрьской дороги. «Сегодня у вас, первокурсников, особый день. С одной стороны, начало незабываемой, веселой жизни, а с другой - старт профессионального становления, карьеры и социального успеха, - обратился к вчерашним абитуриентам ректор университета Александр Паньчев. - Вы то поколение, которому предстоит ответить на ключевые вопросы и вызовы глобальных трансформаций. К вашим услугам высококвалифицированный профессорско-преподавательский состав, мощные научные школы, тесная связь с работодателем».

С началом учебного года студентов ПГУПСа поздравил генеральный директор - председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозеров: «В этих стенах вы получаете знания, крайне необходимые не только вам, но и отрасли, Санкт-Петербургу и нашей стране. Задачи перед нами стоят очень интересные. Будьте динамичными, креативными. Именно такие люди нужны российским железным дорогам».

Глава компании вручил свидетельства о присуждении стипендии генерального директора ОАО «РЖД» 17 лучшим студентам вуза.

В **Российском университете транспорта (МИИТ)** в этом году более 4 тыс. первокурсников. Пятнадцати из них, поступившим с самыми высокими баллами ЕГЭ, вчера во время торжественного мероприятия на площади перед главным корпусом вуза вручил студенческие билеты первый **заместитель министра транспорта РФ Иннокентий Алафинов**. «В университете созданы все условия, чтобы хорошо учиться, заниматься наукой, спортом и творчеством. Уверен, через четыре-пять лет, уже выпускниками, ребята будут вспоминать студенческие годы как самое лучшее время в жизни», - сказал президент РУТ (МИИТ) Борис Левин.

Заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Дмитрий Шаханов напутствовал студентов: «Вливаясь в железнодорожную семью, вы должны четко понимать, что выбрали не просто профессию, а образ жизни. Вы выдержали конкурентную борьбу за право называться студентами **Российского университета транспорта**, не уроните эту планку. Компания «РЖД» ждет вас и предоставит все условия для профессионального роста и развития».

В День знаний на линейке в Дальневосточном государственном университете путей сообщения начальник ДВЖД Николай Маклыгин вручил лучшим студентам и аспирантам вуза свидетельства о присуждении именных стипендий генерального директора - председателя правления ОАО «РЖД» и начальника ДВЖД. «Вы выбрали одну из главных специальностей. Без железнодорожного транспорта нет экономики, без инженерной мысли и инфраструктуры Россия не может развиваться, - обратился к учащимся заместитель генерального директора ОАО «РЖД» - начальник Дирекции развития железных дорог Восточного полигона Виктор Зимин. - Наша задача - увеличить в 1,5 раза перевозки в ДФО. Это работа, для которой вы нужны».

Первокурсников Иркутского государственного университета путей сообщения с началом учебного года поздравил директор ОАО «РЖД» по коммерческой деятельности - начальник ЦФТО Алексей Шило: «Уже через несколько лет вы станете участниками модернизации БАМа и Транссиба. Умение работать в команде, вести за собой, постоянное обучение помогут успешной карьере в компании, которая нуждается в высокопрофессиональных кадрах». Доброго пути в мир знаний ребятам пожелал первый заместитель начальника ВСЖД Михаил Панов, отметив, что в этом году на магистраль пришли работать 229 выпускников университета.

«Я очень рада, что поступила в университет. Сделать выбор помогла Детская железная дорога, где я занималась пять лет», - рассказала будущий специалист вагонного хозяйства Анастасия Турчанинова.

После линейки Алексей Шило и начальник Департамента по организации, оплате и мотивации труда ОАО «РЖД» Владимир Никитин провели для студентов ИрГУПСa публичные лекции.

Студентов Сибирского государственного университета путей сообщения поздравили с Днем знаний начальник Департамента управления персоналом ОАО «РЖД» Сергей Саратов и начальник Западно-Сибирской дороги Александр Грицай. «Вы стали студентами вуза с богатой историей, современной инфраструктурой, сильной командой преподавателей. Все это позволит вам овладеть теми профессиями, которые востребованы в нашей стране», - напутствовал 3150 первокурсников Сергей Саратов, окончивший этот вуз в 1999 году.

Сергей Саратов и Александр Грицай открыли вчера в СГУПСе молодежный центр проектной и научно-исследовательской работы «Сфера» и лабораторию «Моделирование систем». В «Сфере» заниматься со студентами будут не только преподаватели СГУПСа, но и представители малого и среднего бизнеса.

Восемнадцать студентов Омского госуниверситета путей сообщения будут получать в новом учебном году именные стипендии руководителя ОАО «РЖД» и начальника ЗСЖД. Свидетельства об их присуждении вручил заместитель начальника ЗСЖД по Омскому территориальному управлению Евгений Ашмяга. Так что сегодняшним 960 первокурсникам вуза есть к чему стремиться.

На центральной площади Уральского госуниверситета путей сообщения в Екатеринбурге вчера собрались студенты, аспиранты и преподаватели. Командирам строительных отрядов вуза выпала честь нести флаг университета. Минувшим летом 1200 студентов УрГУПСа работали в стройотрядах помощниками машиниста, проводниками, волонтерами, медиками, охраняли общественный порядок, строили здания, трудились на Чайнинском нефтегазоконденсатном месторождении в ЯНАО.

Первый заместитель начальника Свердловской дороги Владимир Герус вручил награды лучшим студентам вуза. Девять пятикурсников удостоились стипендии главы ОАО «РЖД», трое учащихся - стипендии имени Александра Штигица, еще девять ребят стали стипендиатами начальника

ЗСЖД. «Для меня большая честь получить стипендию генерального директора - председателя правления ОАО «РЖД», - сказала студентка пятого курса Софья Милованова. - Горжусь тем, что учусь в одном из лучших вузов. Хочу стать достойной его выпускницей, прийти на дорогу знающим специалистом, поэтому стараюсь учиться на отлично».

Вчерашним абитуриентам, которые поступили в УрГУПС с самыми высокими баллами, руководитель Уральского территориального федерального агентства железнодорожного транспорта **Росжелдора** Виталий Першин вручил компьютеры.

Торжественные линейки в честь Дня знаний прошли вчера во всех филиалах Уральского госуниверситета путей сообщения в Челябинске, Перми, Златоусте, Кургане и Тюмени.

Полку стипендиатов прибыло вчера и в Самарском госуниверситете путей сообщения. Заместитель генерального директора - начальник Департамента безопасности движения ОАО «РЖД» Шевкет Шайдуллин вручил шестерым студентам и одному аспиранту свидетельства о присуждении именных стипендий генерального директора - председателя правления ОАО «РЖД». «В университете вы получите базовые знания, необходимые для работы в компании «РЖД». Сегодня перед компанией стоят масштабные задачи: развитие Транссиба, БАМа, Восточного полигона, транспортной логистики. Будьте настойчивы, любопытны, максимально используйте в учебе свои возможности», - пожелал ребятам Шевкет Шайдуллин.

Студенческие билеты и зачетные книжки торжественно вручили вчера 4994 первокурсникам Ростовского госуниверситета путей сообщения. У них все еще впереди, а 15 лучших студентов и аспирантов вуза уже добились успехов в учебе и удостоились именных стипендий главы ОАО «РЖД». «Ждем вас на работу в компании, где будет не менее интересно, - сказал награжденным заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Андрей Макаров. - ОАО «РЖД» станет той компанией, где вы сможете самореализоваться и построить успешную карьеру».

Как признался один из стипендиатов, пятикурсник факультета управления процессами перевозок Сергей Асланян, железнодорожником он решил стать еще в детстве, занимался на Детской железной дороге. «Конечно, для получения именной стипендии пришлось приложить максимальные усилия в учебе. Теперь цель - красный диплом и трудоустройство по специальности в Северо-Кавказскую дирекцию управления движением», - поделился он планами.

ВЕСТИ МОСКВА; 2019.09.02; ДЛЯ МОСКОВСКИХ ШКОЛЬНИКОВ НАЧАЛСЯ НОВЫЙ УЧЕБНЫЙ ГОД

Новый учебный год в столице начался с рекорда: в школы и детские сады пошли более 1,5 миллионов детей. Как отметил Сергей Собянин, такое количество учащихся и воспитанников образовательные учреждения Москвы принимают впервые в истории. Кстати, в столице открылись 12 новых учебных заведений, а в 35 школах появились IT-классы.

(Репортаж о гимназии РУТ)

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/809474/#>

ВМЕСТЕ-РФ; 2019.09.02; ДВА МИЛЛИОНА ПЕРВОКЛАССНИКОВ СЕЛИ ЗА ПАРТЫ В РОССИЙСКИХ ШКОЛАХ

По всей России за парты сегодня сели два миллиона первоклассников. Всего же в школу пошли 16 с половиной миллионов детей.

Это почти на миллион больше, чем в прошлом учебном году. Где-то уже появились свои праздничные традиции. В одной из Московских гимназий, например, ученики посадили аллею кленов. Подробности – в репортаже.

(Репортаж о гимназии РУТ)

<http://vmeste-rf.tv/news/the-first-bell-rang-for-the-thousands-of-russian-first-graders/>

ГУДОК; СТЕЛЬМАХ ОЛЬГА; 2019.09.02; КУЗНИЦА ИННОВАТОРОВ; НА САЙТЕ GUDOK.RU ПОЯВИЛСЯ ПРОЕКТ, ПОСВЯЩЕННЫЙ ДЕТСКИМ ЖЕЛЕЗНЫМ ДОРОГАМ

Юные железнодорожники постигают азы профессии, а воспитанники «Кванториума» разрабатывают перспективные проекты

Сегодня на сайте Gudok.Ru появился специальный проект. Это новый для сайта формат, посвященный Детским железным дорогам. В день его выхода мы публикуем интервью с начальником Приволжской Детской железной дороги (ДЖД) Владимиром Грубовым - о работе «Кванториума» на ДЖД, о его воспитанниках, которые создают инновационные проекты для усовершенствования работы транспорта и обеспечения безопасности движения, о достижениях и перспективах развития предприятия.

- Владимир Евгеньевич, как функционирует детский технопарк?

- Инструкторы формируют у школьников четыре основные компетенции: креативность, коммуникабельность, критическое мышление и командообразование. Здесь подростки приобретают хард-навыки (прикладные способности работы со станками с числовым управлением, лазерной техникой, sD-моделирование) и софт-навыки (гибкое мышление, изобретательство и так далее).

Дети с 6-го по 11-й класс обучаются по четырем направлениям «Гео+IT квантум», «Авто+Энерджи квантум», «Промдизайн+VR/AR (виртуальная, дополненная и смешанная реальность) квантум» и «Хай-тек-цех». Все лаборатории оснащены высокотехнологичным оборудованием.

«Кванториум» посещают 200 детей. Они прошли вводный модуль - знакомство с основами наук и командной работой. Сейчас занимаются на «инженерных каникулах». Осенью для них начнется углубленный уровень. По истечении двух лет ребята смогут создавать проекты, которые будут воплощены в реальном секторе экономики.

- Есть ли конкретные достижения?

- Воспитанники «Кванториума» Приволжской ДЖД участвовали в двух хакатонах (форум, во время которого специалисты из разных областей сообща работают над решением какой-либо проблемы. - Ред.). Первый проходил в Екатеринбурге. Результатом команды стало действующее приложение для очков виртуальной реальности, которое контролирует самостоятельную сборку дрона, подсказывает алгоритм действия и указывает на ошибки

конструктора. Готовый продукт можно использовать на реальном производстве как средство контроля и диагностики технологических процессов. Глава DRONESHUB Максим Томский оценил наше решение и предложил обсудить дальнейшее сотрудничество.

В инновационном центре «Сколково» технология VR/AR нашей команды признана лучшей Объединенной авиастроительной корпорацией. Воспитанники создали и презентовали готовое приложение для диагностики и обслуживания стойки шасси самолета КБ «СУ» Superjet100. Практические результаты высоко оценены экспертом международной группы авиакомпаний Артуром Арутюновым.

На углубленном модуле ребята хотят адаптировать приложение для помощи машинисту, работающему в одно лицо.

- Какие еще проекты разработали за 9 месяцев с момента открытия «Кванториума»?

- Их много по каждому направлению, поэтому назову особо значимые.

Комплекс автономного видеонаблюдения. Его уникальность в том, что система производит запись с двух веб-камер на стандартную карту памяти без подключения к сети питания. Благодаря миниатюрному размеру устройства устанавливать систему можно где угодно.

Также ребята разрабатывают автономное сетевое облачное хранилище данных «Гермес-1». Оно ориентировано на использование в ситуационных центрах железной дороги, в частности на восстановительных поездах. При развертывании система обеспечивает зону покрытия сигналом Wi-Fi до 700 м, что обеспечит оперативный обмен информацией, в том числе видео. При этом сеть безопасная. К ней нельзя подключиться сторонним пользователям. Планируем на ее основе создать закрытый сектор IP-телефонии. Для дистанционного контроля состояния верхнего строения пути придумали систему мониторинга карстовых провалов в районе города Нижний Баскунчак. Она основана на обработке спутниковых данных и прогнозирует общую просадку грунта. Все это позволит снизить стоимость геологоразведки и обеспечить безопасность железнодорожных перевозок.

По направлению «Авто+Энерджи» ребята создают автономный комплекс многофункционального назначения. Это будет самоходный двухосный рамный робот. Он обеспечит контроль над состоянием верхнего строения пути, разведку при ЧС, включая с воздуха, гербицидного уничтожения сорняков в полосе отвода, рельсосмазывания, транспортировки грузов и ограждение места проведения ремонта. Кстати, с его помощью можно применить и разработку «Гермес-1», о которой я рассказывал ранее.

Конечный продукт можно рассматривать как готовое бизнес-решение, апробированное и прошедшее полевые испытания.

- Как проходит практика юных железнодорожников?

- В Волгограде на Малой магистрали продолжается 71-й сезон. Традиционно школьники завершают очередной курс профориентационной подготовки и переходят к практике 1 мая - накануне исторического дня открытия Малой Сталинградской, которая была запущена в 1948 году.

Движение поездов обеспечивают воспитанники ДЖД под руководством инструкторов. Ежедневно, кроме понедельника, осуществляется шесть рейсов.

С мая 2019-го мы изменили расписание. Сократили интервал с полутора часов до одного. Получили положительные отзывы от пассажиров, ведь теперь волгоградцы и гости города меньше времени ожидают следующего отправления.

Мы проводим профориентационную работу среди школьников с 6-го по 11-й класс по специальностям «проводник», «монтер пути», «осмотрщик вагонов», «машинист», «помощник машиниста», «дежурный по станции» и «начальник поезда».

В этом году осваивают азы профессий 803 воспитанника Приволжской ДЖД без учета участников «Кванториума». Впервые на полигон дороги вышли 170 ребят.

Регулярно к ним присоединяются ученики железнодорожных классов из других городов. Волгоград уже посетили семиклассники средней школы № 47 поселка Сенной Саратовской области, ученики школы № 4 города Ершов и школ-интернатов ОАО «РЖД» из Красного Кута, Саратова и Астрахани. В июле побывала группа в составе около 50 человек из Ростова-на-Дону. В течение двух недель они ознакомились с Приволжской ДЖД и достопримечательностями города-героя. С 13 по 19 августа юные железнодорожники Приволжской Детской железной дороги принимали у себя в гостях 13 коллег с Детской железной дороги города Иркутск. На данный момент практику прошли более 160 иногородних школьников.

Мы регулярно организуем экскурсии в структурные подразделения Приволжской дороги. Ребята видят изнутри работу моторвагонного депо Волгограда, эксплуатационного локомотивного депо Волгоград-Пассажирское и предприятий Максимгорьковского узла. Посещение производства позволяет глубже понять специфику отрасли и узнать о социальных гарантиях, предоставляемых в компании. Школьникам особенно важна эта информация, так как они стоят перед выбором будущей профессии.

- Что ожидает воспитанников после окончания практики?

- Мы продолжим применять интерактивные формы обучения для лучшего усвоения лекционного материала. Например, дети изучают Правила технической эксплуатации (ПТЭ) в рисунках, составляют и отгадывают кроссворды, участвуют в викторинах по истории транспорта и эксплуатации подвижного состава.

По итогам прошлого года в два раза увеличилось количество воспитанников, посещающих факультативные курсы. У школьников растет интерес к железнодорожным профессиям.

Стараемся удовлетворять запросы поколения Z. Занятия с ними проходят с использованием нового программного обеспечения, действующих макетов, современных тренажеров, аддитивных технологий.

- Каких результатов достигают юные железнодорожники?

- Приволжская ДЖД выпустила четыре поколения работников транспорта. Девяти- и одиннадцатиклассники становятся студентами отраслевых среднеспециальных и высших учебных заведений.

В этом году профориентационную программу Приволжской ДЖД окончили 104 воспитанника, из них 91 человек поступил в ведомственные вузы и ссузы, а по итогам 2018 года из 31 выпускника 15 человек зачислены в профильные техникумы и университеты. За успехи в освоении профориентационной программы, победы в региональных, всероссийских и международных олимпиадах и форумах ребята награждаются сертификатами целевого направления на обучение.

Наши воспитанники добиваются высоких результатов в конкурсах профессионального мастерства, которые проводятся во время слетов юных железнодорожников. Так, в 2018 году слет прошел на Приволжской Малой магистрали. Из 18 призовых мест приволжане заняли два. Первое присуждено Федору Дегтяреву в номинации «Лучший электромонтер сигнализации, централизации и блокировки», а третьего удостоился Дмитрий Кулишов по специальности «машинист тепловоза». Сейчас набираем команду для участия в слете 2020 года и начинаем подготовку ребят.

Ежегодно достойный уровень показывают наши ребята на всероссийском конкурсе «Транспорт будущего». В **Российском университете транспорта (МИ- ИТ)** 16 мая они представили пять индивидуальных и командных проектов. В разных номинациях заняли два первых места, а также второе и третье.

Юный железнодорожник Матвей Струков стал победителем конкурса «Страна железных дорог» в номинации «Технологии и железнодорожный транспорт». Он подготовил проектную работу «Альтернативный вид топлива на железнодорожном транспорте», за которую был награжден главным призом - путевкой в детский центр «Артек».

С 3 по 5 сентября воспитанник Данил Решетин представит Приволжскую ДЖД на сетевой викторине ПТЭ.

На регулярной основе юные железнодорожники совместно с сотрудниками транспортной полиции и прокуратуры участвуют в месячниках по профилактике детского травматизма. Этой весной в пяти школах Волгограда воспитанники на тематических уроках рассказывали сверстникам о правилах безопасности на железной дороге. Также в данном направлении сотрудничаем с Волгоградским техникумом железнодорожного транспорта. В этом году провели квест-игру, которую прошли более 60 школьников из Волгограда и из города Красный Кут Саратовской области.

Мы не только занимаемся профориентацией, но и развиваем инженерное мышление. Этому способствуют занятия в «Кванториуме».

Также наши воспитанники участвуют в жизни города. Два года подряд на 9 Мая открывают аллею памяти солдат, проводят концерт и формируют «Поезд Победы». В каждый рейс стилизованный состав отправляется под марш «Прощание славянки». Для посетителей ДЖД работает полевая кухня. Регулярно организуют торжественные мероприятия к всероссийским праздникам, памятным датам, началу и завершению очередного сезона практики. Помогают в подготовке программы и выступают в роли артистов - поют, танцуют, читают стихи.

- Какие условия созданы для воспитанников Малой магистрали?

- За 71 год ДЖД пережила три реконструкции. Первая - в 1960 году. Тогда увеличилась ширина колеи с 600 до 750 мм, был закуплен новый подвижной состав - тепловозы ТУ2. В 1979 году в связи с переустройством городской набережной, где раньше пролегалала Малая магистраль, ДЖД перенесли в пойму реки Царица. Здесь она располагается и сейчас. В связи с благоустройством поймы реки Царица и развитием на ее территории новой городской культурно-развлекательной парковой зоны ДЖД будет интегрироваться в ее среду. Следующая реконструкция запланирована на 2020 год.

Полигон включает три станции - Площадь Чекистов, Пионерская и Гаситель, а протяженность пути составляет 1,2 км.

В 2010 году дорога получила новые тепловозы ТУ7А и ТУ10 и шесть вагонов Камбарского завода. В 2012-м реконструировано здание депо, а 1 июня 2017 года ДЖД открылась в полностью обновленном виде. Построен административный корпус. На первом этаже размещены зал ожидания для пассажиров, выход на платформу, касса, информационное табло с расписанием поездов, интерактивный киоск. Здесь же посетители могут ознакомиться с экспонатами музея Приволжской ДЖД и перекусить в кафетерии. Актальный зал рассчитан на 165 мест. Здание оборудовано двумя лифтами, в том числе для маломобильных групп населения.

Парк подвижного состава обновлен тремя вагонами и локомотивом ТУ10. Проведен капитальный ремонт полигона. Уложена новая рельсошпальная решетка. Установлены навесы, уличные фонари, оборудована парковая связь. Платформы вымощены брусчаткой. Вся территория ограждена забором из сварных прутьев. Через 200 м от станции отправления поезд заходит в тоннель. На станции Пионерская уложен второй путь. За ней следует охраняемый переезд. Вдоль железной дороги уложен тротуар. На конечной остановке Гаситель работает кассовый павильон. Занятия проходят в кабинетах «Организация движения поездов», «Локомотивное хозяйство», «Автотормоза», «Путевое хозяйство» с информационными обучающими стендами, плакатами, действующими макетами. Практиковаться ребята могут круглый год на тренажерах-симуляторах тепловоза ТЭП70БС и электровоза ЭП1М. В других кабинетах инструкторы рассказывают о работе проводников, специалистах сигнализации, централизации и блокировки и охраны труда.

В лаборатории моделирования функционируют сверлильный, токарный, фрезерный, шлифовальный станки, паяльники, а также слесарный инструмент и 3D-принтер. На нем

воспитанники распечатали красные колпачки для пульта управления дежурного по станции. Ими были оборудованы станции Волгоградского региона ПривЖД. Для иногородних юных железнодорожников на четвертом этаже располагаются комнаты отдыха. Третий этаж занимает «Кванториум».

РИА НОВОСТИ; 2019.09.02; КРАСНОЯРСКИЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ФОРУМ ИЗМЕНИТ СВОЙ ФОРМАТ

Красноярский экономический форум (КЭФ) изменит формат, а его тематика станет более сибирской и менее парадной, заявил журналистам губернатор Красноярского края Александр Усс.

Ранее РБК сообщило, что федеральное правительство решило отказаться от одного из крупнейших экономических форумов в Красноярске, который проводился с 2004 года. Его планируется заменить на форум **нацпроектов**, который будут проводить в разных регионах, пишет издание. РБК сообщает о письме руководителя аппарата правительства Константина Чуйченко премьеру Дмитрию **Медведеву** с предложением отмены КЭФ. Издание отмечает, что представитель премьера Олег Осипов подтвердил, что глава правительства согласился с предложением.

«Мы давно говорили о том, что этот формат необходимо менять для того, чтобы форум был посвящен прежде всего нашим сибирским темам. И сегодня для этого сложились важные предпосылки ... Красноярцы должны сосредоточиться прежде всего на себе и на близлежащих территориях, имея в виду не местечковое, а по-настоящему общероссийское федеральное значение этих проектов. Тема будет нашей, сибирской. Кроме того, мы намерены сделать этот форум менее парадным, более компактным. Нам представляется необходимым вернуться к истокам с точки зрения времени его проведения. Форум проводиться будет во второй половине февраля, как это было ранее», - сказал Усс.

Он также отметил, что на форуме будет уделено внимание развитию комплексного инвестиционного проекта «Енисейская Сибирь», который затрагивает сразу три региона – Красноярский край, Хакасию и Тыву. Он уточнил, что Иркутск также хочет обеспечить управление своими проектами через «Енисейскую Сибирь». Усс рассказал, что ожидается указ президента по ускоренному развитию Ангаро-Енисейского кластера.

<https://ria.ru/20190902/1558170868.html>

ТАСС; 2019.09.02; «ЕДИНЫМ» БИЛЕТОМ В КРЫМ ЗА ЛЕТО ВОСПОЛЬЗОВАЛИСЬ БОЛЕЕ 300 ТЫС. ПАССАЖИРОВ

Более 300 тыс. человек летом путешествовали в Крым и обратно по «единому» билету, говорится в сообщении **Минтранса РФ**.

«С 1 июня по 31 августа 2019 года по «единому» билету в Крым и в обратном направлении с использованием железнодорожного, авиационного и автомобильного транспорта перевезено 301268 пассажиров», - сообщили в министерстве.

При этом уточняется, что путешествие в Крым совершили около 160,4 тыс. человек, а из Крыма - чуть больше 140,8 тыс. Через международный аэропорт Анапы по «единому» билету было перевезено 1713 человек.

По данным **Минтранса**, «единые» билеты больше всего востребованы в августе: в этом месяце ей воспользовались почти 130,7 тыс. человек, тогда как в июле - 115,7 тыс., а в июне - 54,86 тыс.

«Единый» билет - мультимодальный вид перевозки с использованием нескольких видов транспорта: воздушного, железнодорожного, морского и автомобильного. По нему можно попасть в семь городов Крыма с пересадкой в аэропортах Анапы и Симферополя, а также с пересадкой на автобусы в Краснодаре и Анапе. Перевозки по единому билету в Крым и обратно завершатся 30 сентября.

Кроме того, по единому проездному осуществляются перевозки в пять городов Абхазии: Гагру, Пицунду, Гудауту, Новый Афон и Сухум.

<https://tass.ru/ekonomika/6832814>

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.09.02; КОЛИЧЕСТВО АВАРИЙ ПО ВИНЕ АВТОМОБИЛИСТОВ НА ПЕРЕЕЗДАХ МЖД С НАЧАЛА ГОДА СНИЗИЛОСЬ НА ТРЕТЬ - ДО 20

За восемь месяцев 2019 г. на Московской железной дороге (МЖД) по вине автомобилистов произошло 20 столкновений машин с поездами, из них четыре - в августе. Об этом сообщили в пресс-службе магистрали.

«С начала 2019 г. на Московской железной дороге по вине водителей, нарушивших ПДД при пересечении переездов, произошло 20 ДТП, что на 11 случаев меньше, чем за аналогичный период в 2018 г.», - говорится в сообщении.

Как уточняется, в результате пострадали восемь человек, из которых два погибли (в 2018 г. - 38 человек, из них погибли 12). Все пострадавшие - водители и пассажиры автотранспорта.

«На Московской железной дороге с 2 по 30 сентября железнодорожники проведут акцию «Внимание, переезд!», направленную на снижение количества дорожно-транспортных происшествий на переездах. В рамках акции железнодорожники совместно с сотрудниками ГИБДД на переездах организуют рейды, во время которых будут выявлять нарушителей и привлекать их к ответственности. Также посетят транспортные предприятия, где напомним автомобилистам правила пересечения путей. Кроме того, будут проведены внеплановые проверки переездов совместно с представителями органов государственной власти, местного самоуправления и муниципалитетов», - добавили в пресс-службе.

Московская железная дорога призывает автомобилистов неукоснительно соблюдать правила дорожного движения при пересечении переездов.

<https://www.mskagency.ru/materials/2923453>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.09.03; АВТОМОБИЛЬНЫМ НОМЕРАМ РЕЖУТ ЦЕНЫ; ФАС ПРЕДЛОЖИЛА ОГРАНИЧИТЬ СТОИМОСТЬ РЕГИСТРАЦИОННЫХ ЗНАКОВ

С 1 января 2020 года максимальная стоимость автомобильного номера составит 2 тыс. руб., мотоциклетного — 1,5 тыс. руб. Соответствующий проект приказа разработала Федеральная антимонопольная служба (ФАС). Участники рынка идею не поддержали: из-за регулирования тарифов многим производителям придется свернуть бизнес.

ФАС разместила на regulation.gov.ru проект приказа, согласно которому с 1 января 2020 года предельная цена автономера у «специализированной организации» (частного изготовителя) составит 2 тыс. руб., мотоциклетного — 1,5 тыс. руб. Максимальная цена бумажного номера «Транзит» составит 200 руб. Документ разработан в соответствии с законом «О государственной регистрации транспортных средств», о судьбе которого «Ъ» не раз рассказывал. Он был принят в 2018 году, а в силу вступил 4 августа 2019 года. Планировалось, что ГИБДД будет назначать автовладельцам только сочетания букв и цифр, а сами пластины нужно печатать у частных изготовителей. ФАС в апреле 2019 года утвердила предельные тарифы, но они так и не заработали: в августе Госдума приняла поправки о переносе срока действия закона на 1 января 2020 года. Изменилось и его содержание: решено оставить автовладельцам выбор — получать номера в ГИБДД (как сейчас) или у частника. В России аккредитовано около 1,1 тыс. таких компаний. Новый приказ ФАС синхронизирует сроки вступления новых тарифов с законом.

Антимонопольная служба провела сравнительный анализ цен «хозяйствующих субъектов» из базы ГИБДД и из открытых источников, пояснила “Ъ” замначальника управления контроля промышленности ФАС России Елена Филашина: средняя стоимость изготовления номера у аккредитованных организаций составляет 1,93 тыс. руб. за комплект, у неаккредитованных — 1,6 тыс. руб. «В некоторых регионах ввиду ограниченности спроса она превышает 2 тыс. руб.,— пояснила госпожа Филашина.— В связи с этим предельный уровень тарифа был установлен по аналогии с существующей пошлиной». Напомним, при регистрации машины владелец платит госпошину за номер (2 тыс. руб.), выдачу нового СТС (500 руб.) и внесение изменений в ПТС (350 руб.).

«Ценовое регулирование — это и плохо и хорошо одновременно,— считает член технического комитета «Безопасность дорожного движения» при Росстандарте, коллекционер автономеров Петр Шляхин.

— С одной стороны, водители будут понимать предельную цену, обмануть народ будет сложно. С другой стороны, участники рынка по каким-то причинам самостоятельно не могут договориться о стоимости госрегистрации, государству приходится вмешиваться».

В новых условиях крупные изготовители наверняка выживут, полагает он, а вот мелкие вынуждены будут закрыться. Это подтверждает и глава Союза производителей госрегистрации транспортных средств Людмила Шерстнева. Она приводит в пример пункт продаж по изготовлению номеров одной из компаний в Ханты-Мансийске. «Чтобы покрыть расходы и иметь минимальную прибыль, цена за комплект номеров установлена на уровне 3 тыс. руб.,— рассказывает госпожа Шерстнева.— В месяц поступает около 30 заказов, что дает точке оборот в 90 тыс. руб., из них 20 тыс. руб. уходит на зарплату, еще 20 тыс.— на аренду помещения, 17 тыс. руб.— на налоги, часть средств уходит на закупку заготовок номеров и амортизацию оборудования». Если конечную цену ограничат 2 тыс. руб., то оборот такой точки сократится до 60 тыс. руб., поясняет госпожа Шерстнева. Фирма начнет работать в убыток, ее придется закрыть. При этом только частные изготовители могут печатать номера по новому ГОСТу — уменьшенные мотоциклетные, задние двухстрочные для японских и американских машин, напоминает она. ГИБДД такие знаки не выдает, следует из недавнего разъяснения МВД.

Создаются условия, при которых компании вынуждены конкурировать с государством, говорит источник на рынке. «Автовладелец скорее пойдет регистрировать машину в ГИБДД, получив через портал госуслуг 30-процентную скидку на госпошину,— поясняет собеседник “Ъ”.— В итоге в 2 тыс. руб. ему обойдется вообще весь комплект с номерами и документами. Частному изготовителю придется снижать цену до 1,5–1,3 тыс. руб. за комплект знаков, работая себе в убыток». При этом во многих регионах номера в ГИБДД периодически заканчиваются, отмечает он. «Новый закон позволяет пойти к частнику, но при таких тарифах желающих работать на рынке будет мало»,— говорит собеседник “Ъ”.

<https://www.kommersant.ru/doc/4080448>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.02; КОНСОРЦИУМ С УЧАСТИЕМ ГПБ И ЕАБР ПРЕТЕНДУЕТ НА РЕКОНСТРУКЦИЮ АВТОДОРОГИ М10 В БЕЛОРУССИИ

Газпромбанк (МОЕХ: GZPR) (ГПБ) в составе консорциума с Евразийским банком развития (ЕАБР), Белгазпромбанком и строительными партнерами - «Ичташ» (Турция) и «Поли Чанда Инжиниринг» (Китай) подал совместную заявку на участие в конкурсе по проекту реконструкции автомобильной дороги М10, говорится в сообщении ГПБ.

«Газпромбанк планирует выступить в качестве участника проектной компании, старшего кредитора и финансового консультанта консорциума», - говорится в сообщении.

В Минске в понедельник состоялось вскрытие заявок на участие в конкурсе по проекту реконструкции автомобильной дороги М10, который станет пилотным проектом государственно-частного партнерства (ГЧП) в Белоруссии.

Реконструируемая автомобильная дорога является частью международного транспортного коридора, соединяющего Европейский союз, Белоруссию и Россию. Бюджет проекта оценивается в 185 млн евро, срок соглашения составит 20 лет.

Проект государственно-частного партнерства по реконструкции автодороги М10 реализуется на основании указа президента Белоруссии Александра Лукашенко, подписанного в конце ноября 2018 года. Общий объем капитальных затрат оценивается в \$200 млн.

Победитель конкурса обязан будет за два года реконструировать участок Речица-Калинковичи, а затем обслуживать его и нести ответственность за его состояние в течение 20 лет. Затем дорога снова перейдет в собственность государства.

Содействие в подготовке проекта властям Белоруссии оказывает Европейский банк реконструкции и развития в рамках соглашения, подписанного в мае 2016 года.

От имени Белоруссии в качестве партнера проекта будет выступать **Минтранс**, который уполномочен провести конкурс, заключить соглашение о ГЧП и договор с частным партнером.

В **Минтрансе** планируют определить короткий список из пяти компаний-претендентов, которые подойдут по критериям для реализации проекта на условиях ГЧП. В дальнейшем среди них будет проведен международный конкурс, с победителем которого будет заключено соответствующее соглашение.

RNS; 2019.09.02; НА УЧАСТКЕ МКАД ВОССТАНОВЯТ СКОРОСТНОЕ ДВИЖЕНИЕ ПОСЛЕ ЖАЛОБ ВОДИТЕЛЕЙ

На участке 21 км Московской кольцевой автодороги (МКАД) будут убраны знаки ограничения скорости до 80 км/час, скоростной режим будет восстановлен, сообщили RNS в Центре организации дорожного движения (ЦОДД).

«В ближайшие два дня знаки 80 км/час будут убраны, на данном участке будет возвращен скоростной режим в 100 км/ч. Шумовые полосы останутся так, как и были запланированы», — сообщили RNS в ЦОДД.

Как рассказали в центре, данный участок по итогам 2018 года вошел в перечень аварийно-опасных мест. На комиссии по безопасности дорожного движения было утверждено нанесение шумовых полос. Тогда выяснилось, что проект организации дорожного движения был выполнен подрядчиком в соответствии с ГОСТ, который предусматривает при нанесении шумовых полос ограничение скоростного режима до 80 км/ч.

«Однако мы более детально рассмотрели данный участок. На МКАД скорость свободного потока составляет 100-120 км/ч с учетом нештрафуемого порога. Таким образом людям приходится снижать скорость, что в конкретно данном случае небезопасно», — объяснили в ЦОДД, добавив, что центр обратился в ГИБДД с просьбой разрешить оставить на данном участке прежнюю скорость.

Как сообщал ранее телеканал «Москва 24», на МКАД в районе Каширского шоссе появился знак, который разрешает ехать со скоростью не более 80 километров в час, а не 100, как все привыкли. Водители жаловались, что скоростной режим изменили, чтобы собирать штрафы.

<https://rns.online/transport/Na-uchastke-MKAD-vosstanovyat-skorostnoe-dvizhenie-posle-zhalob-voditelei--2019-09-02/>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.09.03; БАМУ ПОВЫШАЮТ ЛОКОМОТИВАЦИЮ; ОАО РЖД ГОТОВО ПЕРЕЙТИ НА РОССИЙСКИЕ ТЕПЛОВОЗЫ

ОАО РЖД испытывает проблемы с обеспечением тягой Восточного полигона из-за роста грузопотока и нехватки мощных локомотивов. Раньше монополия закупала их на Украине у «Лугансктепловоза», в России же производство началось только в этом году. Поставки также ограничены недостаточным количеством двигателей от американской GE. Решить

проблему в ОАО РЖД рассчитывают в 2020 году, закупив 54 таких локомотива с перспективой перехода на отечественные двигатели «Трансмашхолдинга». Эксперты уточняют, что вопрос не только в количестве локомотивов, но и в эффективности управления ими.

Проблемы с дефицитом локомотивов и локомотивных бригад существуют на БАМе и Транссибе, признал заместитель гендиректора — начальник дирекции тяги ОАО РЖД Олег Валинский, подчеркнув, что о глобальной нехватке тяги речи не идет. «Мы планируем парк и локомотивные бригады под объемы, которые заявляются,— уточнил он.— И когда говорят, что у нас 2% груза сверх плана поехало на порты Дальнего Востока, все радуются. А ведь 2% парка, насчитывающего 1800 локомотивов, электровозов,— это уже 90 штук, которые невозможно мгновенно приобрести». По словам топ-менеджера, корректировка в течение года по закупкам локомотивов (в 2019 году планировалось приобрести 674 единицы, а реально это уже 742) связана как раз с необходимостью удовлетворить потребности Восточного полигона. В целом в ОАО РЖД избыток локомотивных бригад, но это зависит от территории, говорит Олег Валинский: «Более 500 человек с Октябрьской, с Куйбышевской и с других железных дорог работают сегодня на Восточном полигоне».

Осложняют ситуацию и трудности с поставками техники. Для БАМа нужны мощные локомотивы, но ОАО РЖД в течение пяти лет «не купило ни одного трехсекционного локомотива, потому что наша промышленность их вообще не изготавливала», пояснил Олег Валинский.

Поставщиком трехсекционных локомотивов был «Лугансктепловоз», однако закупки у него после конфликта с Украиной постепенно сошли на нет.

«Брянский завод («Трансмашхолдинга», ТМХ.— “Б”) освоил выпуск двухсекционных локомотивов 2ТЭ25КМ,— добавил топ-менеджер.— Мы начали его покупать, перестав закупать украинские локомотивы 2ТЭ116. Тогда же была поставлена задача построить трехсекционный локомотив».

Но и производство в Брянске полностью не решит проблемы. В 2019 году ОАО РЖД получит первые 12 трехсекционных локомотивов 3ТЭ25К2М вместо 20, поскольку американская GE, чьи дизельные двигатели Gevo ставятся на эти машины, смогла поставить только 36 секций. «В 2020 году будет закуплено еще 54 штуки, и думаю, в течение следующего года мы проблему БАМа решим полностью»,— полагает господин Валинский. Он уточняет, что в октябре должен появиться локомотив с коломенским дизелем и, по предварительным расчетам, он лишь на 6% уступает по мощности технике с Gevo: «Если это подтвердится испытаниями, мы перейдем в большей степени на закупку этой машины». В перспективе на российский тепловоз будет поставлен разрабатываемый на Коломенском заводе новый дизельный двигатель Д300. Также из-за необходимости возить трехсекционными локомотивами составы весом 7,1 тыс. тонн компания увеличила закупку электровозов ЗЭС5К. «Сегодня мы закупили 38 электровозов и в дальнейшем продолжим их закупку»,— говорит Олег Валинский.

В ТМХ комментариев “Б” не дали. Источник в отрасли приветствует перспективу отечественной сборки: главное, чтобы новые локомотивы были надежными. «Были проблемы с качеством локомотивов, часто ломались, теперь стало лучше,— говорит другой собеседник “Б” в отрасли.— Но до сих пор нет мощных тепловозов для БАМа, чтобы возить полный состав тяжеловесных вагонов по 100 тонн с тарой. Локомотивостроение не полностью обеспечивает запчасти для замены Луганска. Ремонтные мощности заняты, для мелких собственников — очередь».

Помимо изменения географии грузопотоков основная проблема, вызывающая нехватку локомотивов на сети, рост числа брошенных поездов и увеличение простоев — недостаточная эффективность координации между ЦФТО (филиал ОАО РЖД, отвечающий за продажу услуг по перевозке грузов), дирекциями ОАО РЖД и

региональными дорогами, говорит глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров. Он также отмечает резкое снижение технической готовности тягового состава сразу после истечения гарантийного срока и видит решение проблемы в переходе на контракты жизненного цикла (КЖЦ) при покупке локомотивов. Олег Валинский утверждает, что ОАО РЖД в 2019 году уже закупает по принципу КЖЦ все локомотивы.

<https://www.kommersant.ru/doc/4080466>

ТАСС; 2019.09.02; ПУТИН ЗАЯВИЛ, ЧТО РЖД МОДЕРНИЗИРУЮТ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ МОНГОЛИИ

Президент России подчеркнул, что двусторонняя торговля между странами развивается высокими темпами, товарооборот за январь-июнь 2019 года вырос на 11,8% - до \$800 млн. Президент России **Владимир Путин** заявил, что РЖД планируют модернизацию железных дорог Монголии для развития транзитного потенциала этой страны. Об этом глава государства сказал в интервью монгольской газете «Одрийн сонин», которое он дал в преддверии своего визита в Улан-Батор, запланированного на 3 сентября.

«Большое внимание в двустороннем диалоге уделяем транспортно-инфраструктурной сфере, дальнейшему раскрытию транзитного потенциала Монголии, - отметил глава государства. - В этих целях РЖД планирует модернизацию Улан-Баторской железной дороги - ключевой для страны транспортной артерии».

Путин подчеркнул, что в последние годы двусторонняя торговля РФ и Монголии развивается высокими темпами. По его словам, в 2018 году товарооборот увеличился почти на 21% и составил \$1,65 млрд, а за январь-июнь текущего года он вырос еще на 11,8% - до \$800 млн.

Говоря о сотрудничестве в энергетике, **Путин** напомнил, что российские компании ведут поставки электроэнергии в Монголию и участвуют в техническом перевооружении ее генерирующих мощностей. Также российский лидер отметил интересные проекты в области промышленности и сельского хозяйства. «Активное сотрудничество ведется в санитарной и ветеринарной сферах, - добавил он. - В прошлом году успешно завершён второй этап гуманитарной программы вакцинации скота на территории Монголии, что позволит облегчить доступ монгольской животноводческой продукции на российский рынок».

Путин подчеркнул, что Москва и Улан-Батор придают большое значение вопросам охраны окружающей среды. «Ведутся переговоры о создании ряда совместных заповедников в приграничных районах, - сказал он. - Это будет способствовать сохранению уникального биоразнообразия общего региона». Президент РФ отметил, что Москва продолжает помогать монгольской стороне в подготовке национальных кадров. «Сегодня в высших учебных заведениях России обучается около трех тысяч граждан Монголии, - констатировал он. - Ежегодно выделяем 500 государственных стипендий для монгольских студентов».

Отвечая на вопрос о возможности снижения таможенных пошлин, российский лидер напомнил, что в 2015 году между Евразийской экономической комиссией и монгольской стороной была создана совместная рабочая группа, которая занимается повышением эффективности взаимной торговли, включая устранение барьеров, улучшение таможенного администрирования, гармонизацию санитарных норм. «Зачастую упрощение технических требований дает гораздо больший импульс деловому взаимодействию, чем уменьшение пошлин», - заметил президент РФ.

<https://tass.ru/ekonomika/6830670>

ТАСС; 2019.09.02; РЖД ОСЕНЬЮ ПРИСТУПИТ К ОБСУЖДЕНИЮ НОРМАТИВНОЙ БАЗЫ ДЛЯ ПРИМЕНЕНИЯ БЕСПИЛОТНЫХ ПОЕЗДОВ

Компания «Российские железные дороги» (РЖД) осенью планирует представить на обсуждение **Минтрансу, Ространснадзору** и Федеральному агентству железнодорожного транспорта (ФАЖТ) пакет изменений в нормативные правовые акты для возможности ввода в эксплуатацию беспилотных электропоездов. Об этом сообщил во вторник ТАСС начальник департамента информатизации РЖД Кирилл Семион.

«Осенью планируется сформировать полный пакет необходимых изменений в нормативные правовые акты [для ввода в эксплуатацию беспилотных электропоездов] и вынести их на обсуждение в **Минтранс, Ространснадзор** и ФАЖТ. Все технические вопросы практически решены. К концу 2019 года у нас появится понимание, когда необходимая регуляторная база будет сформирована. В приоритете компании - обеспечить движение беспилотных электропоездов «Ласточка» по Московскому центральному кольцу (МЦК)», - сказал он.

Как сообщил журналистам в конце августа гендиректор РЖД Олег Белозеров, беспилотные электропоезда «Ласточка» могут начать курсировать по МЦК в 2021 году. 28 августа компания впервые продемонстрировала беспилотный скоростной электропоезд в движении на экспериментальном кольце Всероссийского научно-исследовательского института железнодорожного транспорта в Щербинке.

<https://tass.ru/ekonomika/6834956>

ТАСС; 2019.09.02; РЖД И «ГАЗПРОМ» ПЛАНИРУЮТ ДО КОНЦА ГОДА ДОГОВОРИТЬСЯ О ПОСТАВКЕ СПГ ДЛЯ ЛОКОМОТИВОВ

РЖД и «Газпром СПГ технологии» подписали протокол о намерениях, документ предполагает, что стороны до конца 2019 года заключат договор о поставках сжиженного природного газа для локомотивов РЖД. Об этом сообщается в пресс-релизе холдинга.

«В протоколе зафиксировано намерение сторон до конца текущего года подписать предварительный долгосрочный договор поставки СПГ для нужд ОАО «РЖД», - говорится в сообщении.

Сотрудничество сторон направлено на расширение использования природного газа в качестве газомоторного топлива на железнодорожном подвижном составе, снижение экологической нагрузки на окружающую среду, увеличение потребления газа на внутреннем рынке.

В РЖД напомнили, что протокол подписан в рамках реализации программы мероприятий по реализации соглашения о сотрудничестве в области использования природного газа в качестве газомоторного топлива, подписанного между ПАО «Газпром», РЖД, «Синарой» и «Трансмашхолдингом» в июне 2016 года.

<https://tass.ru/ekonomika/6831194>

ТАСС; 2019.09.02; VR GROUP ПРИСОЕДИНИТСЯ К ЭЛЕКТРОННОЙ ТОРГОВОЙ ПЛОЩАДКЕ РЖД К НАЧАЛУ 2020 ГОДА

Государственный железнодорожный перевозчик Финляндии VR Group к началу 2020 года запустит электронную торговую площадку (ЭТП) и присоединит ее к ЭТП «Грузовые перевозки» «Российских железных дорог» (РЖД). Компания разрабатывает торговую площадку на базе технологии РЖД, сообщил ТАСС в понедельник начальник департамента информатизации РЖД Кирилл Семион.

«VR Group реализует собственную электронную торговую площадку на основе технологии РЖД. После ввода ее в эксплуатацию обе системы будут синхронизированы, что ускорит процесс оформления документации для осуществления трансграничных железнодорожных перевозок. Запустить собственную ЭТП VR Group планирует в начале 2020 года», - сказал он.

ЭТП VR Group будет действовать по аналогии с ЭТП «Грузовые перевозки» РЖД. Это открытая интернет-площадка для заказа, оплаты и исполнения транспортных, логистических и сопутствующих услуг различных поставщиков. Система призвана упростить доступ к услугам РЖД для малых и средних грузоотправителей за счет применения электронных накладных при организации грузовых перевозок.

<https://tass.ru/ekonomika/6833783>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.02; РЖД ПРОДЛИЛИ ДО 2020Г НИВЕЛИРУЮЩУЮ СКИДКУ НА ЭКСПОРТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ УГЛЯ В ПОРТЫ ЮГА РФ

ОАО «Российские железные дороги» продлило до конца 2019 года 7,41%-ную скидку на экспортные перевозки энергетического угля в направлении портов Азово-Черноморского бассейна.

Согласно сообщению монополии, соответствующее решение приняло правление компании. Скидка нивелирует введенную в 2019 г. экспортную 8%-ную надбавку на перевозки этого вида грузов.

РЖД напоминают, что ввели понижающий коэффициент на зарубежные перевозки в направлении припортовых станций Северо-Кавказской железной дороги (СКЖД) в июле 2019 года, «учитывая неблагоприятную ценовую конъюнктуру на западных рынках угля». «Российскими железными дорогами» было принято решение о предоставлении скидки по недозагруженным направлениям сети железных дорог, в частности, в порты Азово-Черноморского бассейна», - говорится в сообщении.

Понижающий коэффициент вступил в силу 16 июля и должен был действовать в течение 61 дня, до 14 сентября включительно. Теперь правление компании продлило скидку до 31 декабря.

«РЖД отмечают сохраняющийся дисбаланс в географии перевозок угля со смещением основных объемов в адрес Дальнего Востока. Протяженность участков, где загрузка пропускной способности выше допустимых параметров, на восточном направлении составляет более 3 тыс. километров - 18% от эксплуатационной длины железных дорог полигона. В то же время в направлении морских портов СКЖД остаются резервы по наращиванию погрузки», - подчеркивает монополия.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6833847>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.02; Ж/Д ПОГРУЗКА В АВГУСТЕ «ОТТОЛКНУЛАСЬ» ОТ НУЛЯ ВВЕРХ, НО ПОКА РОСТ СИМВОЛИЧЕСКИЙ

Погрузка на сети ОАО «Российские железные дороги» в августе 2019 г. увеличилась на 0,2%, до 109 млн тонн, сообщила компания.

В среднесуточном выражении это соответствует 3 млн 515,1 тыс. тонн. Грузооборот снизился на 2,1%, до 213,6 млрд тонно-километров (с учетом рейсов порожних вагонов - тоже на 2,1%, до 271,2 млрд тонно-километров).

Изначально утвержденный план работы монополии на август предполагал среднесуточную погрузку на уровне 3,515 млн тонн с ростом на 0,2%, говорил ранее собеседник агентства. Замглавы РЖД Павел Иванов при этом отмечал, что компания «пока ориентируется на уровень прошлого года», причем «это наш скромный прогноз», но «есть более оптимистичный - от 1% до 2%».

Компания с октября представляет статистику с учетом железных дорог Якутии, где является перевозчиком. При этом до конца прошлого года погрузка в республике считалась как «новый груз», поэтому сравнение шло с данными за тот же период 2018 г. только по сети «Российских железных дорог». С января 2019 г. статистика дается в сопоставимых цифрах (в показателях 2018 г. учитывается отправка грузов из Якутии).

В «старом» формате статистики в октябре РЖД отмечали рост на 0,3%, в ноябре - на 1,5%, в декабре - падение на 1,1%. В «новом» формате в январе вновь был зафиксирован рост - на 1,6% (3,4 млн тонн в среднем в сутки), в феврале он был минимальным - 0,1% (3,571 млн), в марте - 0,5% (3,655 млн).

Зимние «качели» эксперты связывали с «особенностями учета погрузки на рубеже года». Между тем, в начале года «проседание» динамики было очевидно. На апрель «Российские железные дороги» верстали план погрузки с ее ростом на 1,3% (3,686 млн тонн в среднем в сутки), говорил источник «Интерфакса», однако по факту этот показатель составил «минус 1,9%» (3,57 млн тонн).

В мае негативные тренды еще более усилились: отправка сократилась на 3,8% (до 3,565 млн тонн в среднем в сутки) при плане роста на 0,5% (до 3,583 млн тонн). В июне динамика «провалилась» до «минус 5,4%» (3,38 млн тонн) при прогнозе роста на 0,1% (до 3,582 млн тонн). Как и ранее его коллеги, Иванов объяснял падение «конъюнктурой рынка грузовых перевозок», а также ограничениями инфраструктуры в восточном направлении - на Транссибирской и Байкало-Амурской магистралях.

При этом он подчеркнул, что в июле компания планирует выйти на уровень того же периода прошлого года. «(Погрузку - ИФ) мы уже, по сути, стабилизировали. Основной прирост у нас идет в российские порты. (С ростом - ИФ) выше 8% отгружаем в порты Северо-Западного бассейна, выходит «на ноль» динамика погрузки в порты Азово-Черноморского бассейна. И значительный прирост в направлении Дальнего Востока», - говорил он.

Определенную роль, по его мнению, на южном направлении могла сыграть 7,4%-ная тарифная скидка на перевозки угля в порты Азово-Черноморского бассейна, которая была введена на 2-месячный период с 16 июля. В итоге в июле погрузка вышла на прошлогодний уровень, составив 3,483 млн тонн в среднем в сутки при плане роста на 0,2% (до 3,49 млн тонн).

Между тем, по итогам января-августа 2019 г. погрузка остается на 1,1% меньше, чем в том же периоде 2018 г. - 850,5 млн тонн. На 1,3% сократилась отправка угля (до 246 млн тонн), на 1,7% - нефти и нефтепродуктов (до 154,1 млн тонн), на 1,3% - строительных грузов (до 84,1 млн тонн), на 1,4% - промышленного сырья и формовочных материалов (до 23,5 млн тонн), на 6,1% - лесных грузов (до 29,3 млн тонн), на 4,6% - черных металлов (до 50,1 млн тонн), на 0,5% - их лома (до 10 млн тонн), на 0,9% - кокса (до 7,2 млн тонн), на 1,1% - химикатов и соды (до 17,5 млн тонн), на 3,3% - цветной руды и серного сырья (до 13,1 млн тонн), на 29,4% - зерна (до 12,6 млн тонн).

В то же время, выросла погрузка железной и марганцевой руд (на 2,9%, до 79,6 млн тонн), химических и минеральных удобрений (на 2,7%, до 40,6 млн тонн), цемента (на 5,7%, до 18,2 млн тонн). Грузооборот с начала 2019 г. увеличился на 0,9%, до 1,734 трлн тонно-километров (с учетом порожних рейсов вагонов - на 0,8%, до 2,205 трлн тонно-километров).

«С учетом восполнения по объемным показателям в июле мы ожидаем положительную динамику по погрузке и в последующий период», - заявлял при этом Иванов. До этого первый замглавы «Российских железных дорог» Анатолий Краснощек в интервью корпоративному изданию монополии также говорил, что с июля и до конца 2019 г. компания ожидает устойчивого роста погрузки с нарастанием объемов до 1,2-2,3% в сентябре-октябре. План работы РЖД на сентябрь предполагает среднесуточную погрузку на уровне 3,555 млн тонн с ростом на 1,7%, сообщил источник «Интерфакса».

На 2019 г. «Российские железные дороги» закладывали прогноз роста погрузки не менее чем на 1,5%. При этом, как говорил зимой замглавы перевозчика Алексей Шило, «Российские железные дороги» видят перспективы для роста погрузки в 2019 г. сверх плана. «Груза сегодня достаточно. У нас грузовая база сформирована с ростом к прошлому году на 2%», - отмечал он.

При этом в июне топ-менеджер говорил, что, несмотря на снижение погрузки в последние месяцы, «Российские железные дороги» пока не пересматривали прогноз погрузки в надежде на рост. В частности, по его словам, Минсельхоз считает, что возможен рост отправки зерна. Кроме того, начнется активный завоз угля на ТЭЦ в рамках подготовки к зиме. «Большие ожидания связаны со стройкой в рамках **нацпроектов**. Мы получаем информацию, что финансирование на регионы поступает, там идут сейчас конкурсные процедуры», - также отмечал топ-менеджер. Иванов в июле также заявил, что РЖД «годовой прогноз пока не пересматривали».

ИНТЕРФАКС; 2019.09.02; РОСТ «ДАЛЬНИХ» Ж/Д ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ В РФ В АВГУСТЕ ЗАМЕДЛИЛСЯ, НЕСМОТРЯ НА ЛЕТНИЙ СЕЗОН

Перевозки пассажиров в поездах дальнего следования в РФ в августе 2019 года увеличились на 4,3% по сравнению с тем же месяцем 2018 года, почти до 14 млн человек, сообщило ОАО «Российские железные дороги».

Рост замедлился, несмотря на летний сезон. В июле на пике летнего сезона он составлял 5,3%. В июне был рост на 4,8% после майского взлета до 15,3% на фоне более длинных выходных, что компенсировало апрельский провал до «+1,6%».

В марте рост составлял 9,4%, в феврале - 5,8%, в январе - 4,8%, в преддверии новогодних праздников - 4,2%. До декабря темпы увеличения сохранялись на уровне, близком к 7%: в ноябре - 6,7%, в октябре - 7,6%, в сентябре - 6,9%, в августе - 7%.

Пассажирооборот в дальнем следовании в августе, согласно данным РЖД, вырос на 2,1%, до 14,2 млрд пассажиро-километров, за 8 месяцев дальние перевозки увеличились на 5,6%, до 80,5 млн человек, пассажирооборот - на 3%, до 70 млрд пассажиро-километров.

В пригородном сообщении в августе было отправлено 94,3 млн человек, что на 9,9% больше, чем в том же месяце 2018 года, с начала года - 711,1 млн (+5,1%). Пассажирооборот вырос на 8,5% (до 3,1 млрд пассажиро-километров) и на 5,4% (до 22,6 млрд пассажиро-километров), соответственно.

Определенное влияние на динамику этого показателя оказывает увеличение перевозок по Московскому центральному кольцу (МЦК). С начала 2019 года перевезено более 93,2 млн человек, что на 14,6% больше, чем за тот же период прошлого года.

В целом ж/д перевозки в августе увеличились на 9,1% (до 108,3 млн человек), пассажирооборот - на 3,2% (до 17,3 млрд пассажиро-километров), в январе-августе - на 5,1% (до 791,6 млн человек) и на 3,5% (до 92,6 млрд пассажиро-километров), соответственно.

ТАСС; 2019.09.02; РЖД ПРЕДСТАВИЛИ КОНЦЕПЦИЮ ПЕРВОГО ЭТАПА РАЗВИТИЯ ПЕТЕРБУРГСКОГО ТРАНСПОРТНОГО УЗЛА

РЖД на заседании правительства Санкт-Петербурга представили концепцию первого этапа развития Санкт-Петербургского транспортного узла, говорится в сообщении холдинга.

«По прогнозам, к 2030 году в Санкт-Петербургском железнодорожном узле прогнозируется увеличение объемов перевозок грузов в 1,4 раза. В соответствии с перспективами развития портовых мощностей, прирост объемов перевозок грузов прогнозируется на 39% на южном берегу Финского залива и на 30% - на северном», - отмечается в пресс-релизе РЖД.

Компания совместно с Санкт-Петербургом и Ленинградской областью прорабатывает варианты Северо-Восточного и Юго-Западного железнодорожных обходов города, они позволят наладить пригородные перевозки как в границах города, так и за его пределами. Считается, что вынос транзита за пределы города в целом окажет благоприятное воздействие на экологическую обстановку в Санкт-Петербурге. К 2030 году предполагается организация двух полукольцевых маршрутов движения городской

электрички в Санкт-Петербурге со строительством девяти новых транспортно-пересадочных узлов. Таким образом, будет организовано интермодальное сообщение между городом и аэропортом «Пулково», обеспечена транспортная доступность Сестрорецкого направления и современного бизнес-кластера «Лахта-Центр», а также курортных зон и исторических достопримечательностей региона. При этом размеры движения электропоездов могут быть увеличены до 90 пар в сутки, а интервал движения поездов в час пик составит 10 минут.

Концепцией предусмотрено также развитие инфраструктуры для организации тактового движения и увеличения количества пригородных поездов на направлениях из Санкт-Петербурга в Мельничный Ручей, Тосно, Павловск, Гатчину и Выборг.

По прогнозам РЖД, до 2030 года объемы перевозок пассажиров в пригородном сообщении Санкт-Петербургского железнодорожного узла возрастут в 1,8 раза и составят 142,4 млн пассажиров.

<https://tass.ru/ekonomika/6833224>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.02; РЖД ПРЕДСТАВИЛИ КОНЦЕПЦИЮ СОЗДАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОЛУКОЛЬЦА В ПЕТЕРБУРГЕ К 2030Г

ОАО «РЖД» представило концепцию развития пассажирской транспортной инфраструктуры Петербурга на перспективу до 2030 года, сообщил заместитель генерального директора РЖД Олег Тони в ходе заседания в администрации Петербурга.

«Для улучшения транспортной инфраструктуры определены два новых железнодорожных маршрута, первый - от станции Белоостров вдоль северного берега Финского залива с пересечением Московского, Витебского и Балтийского направления, со строительством новой линии до Пулково и выходом на станцию Ораниенбаум. Второй - от станции Токсово (Приозерское направление) с пересечением Московского, Витебского и Балтийского направления и выходом также на Ораниенбаум», - сказал он.

Маршрут от Белоострова до Ораниенбаума протяженностью 109,7 км, время в пути составит 2 часа 18 минут. Планируется 38 остановок и 8 пересадок на метро. Маршрут от Токсово до Ораниенбаума - 73 км, время в пути - 1 час 32 минуты. Планируется 29 остановок и 6 пересадок на метро.

По его словам, маршруты помогут организовать интермодальное сообщение между городом и аэропортом «Пулково», обеспечит доступность Сестрорецкого направления и бизнес-кластера «Лахта-центр», а также курортных и исторических зон. «Их создание позволит соединить пять существующих линий метро и создать полукольцевое внутригородское движение электропоездов с доступом к густонаселенным районам в перспективе 2030 года с тактовым движением с интервалом 10 минут», - добавил Тони.

Кроме того, планируется развитие тактового движения между Петербургом и городами Гатчина, Павловск, Тосно, Всеволожск и увеличение движения на направлении Зеленогорск, Токсово, Выборг, Красное Село, Ораниенбаум и Волхов. «Это позволит разгрузить головные железнодорожные станции, создать новые маршруты движения и снизить нагрузку на улично-дорожную сеть, а также организовать пересадку пассажиров на станции метро путем строительства 9 транспортно-пересадочных узлов», - уточнил замглавы компании.

«Для удобства пассажиров планируется размещение вокзального комплекса ВСМ Москва - Петербург в районе Московского вокзала, организация пересадки Москва - Хельсинки на Ладожском вокзале. Поезда, отклоняемые с московского направления, будет обслуживать ТПУ Волковский, Витебский вокзал станет центром пригородного сообщения. Данный вариант позволит пассажирам ВСМ прибывать на Невский проспект, а также позволит избежать дополнительного выделения земель и удорожания проекта», - заключил Тони.

ТАСС; 2019.09.02; ДВА НОВЫХ ПАССАЖИРСКИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ МАРШРУТА ОРГАНИЗУЮТ В ПЕТЕРБУРГЕ К 2030 ГОДУ

Компания «Российские железные дороги» (РЖД) намерена организовать два новых пассажирских железнодорожных маршрута в Санкт-Петербурге к 2030 году для повышения транспортной доступности Сестрорецкого направления Октябрьской железной дороги (ОЖД, филиал РЖД), сообщил в понедельник на совещании городского правительства заместитель генерального директора - начальник Центра по развитию Центрального и Санкт-Петербургского транспортных узлов РЖД Олег Тони.

«В части пассажирской инфраструктуры определены два новых транспортных маршрута: от железнодорожной станции Белоостров Выборгского направления ОЖД вдоль северного побережья Финского залива с пересечением Московского, Балтийского и Витебского направлений Санкт-Петербургского железнодорожного узла, а также строительство новой железнодорожной линии через аэропорт Пулково с выходом на Балтийское направление ОЖД и продление маршрута до железнодорожной станции Ораниенбаум. <...> Второй маршрут - от железнодорожной станции Токсово Приозерского направления ОЖД с пересечением Московского, Витебского и Балтийского направлений и последующим выходом на Сосновоборское направление ОЖД также до станции Ораниенбаум. [Реализация планируется] в перспективе 2030 года», - сказал он.

По его оценке, будущие маршруты позволят повысить транспортную доступность аэропорта Пулково, Сестрорецкого направления ОЖД и многофункционального комплекса «Лахта центр», а также в перспективе объединить пять существующих линий метрополитена и создать полукольцевое внутригородское движение поездов для доступа в густонаселенные районы города и Ленинградской области.

<https://tass.ru/ekonomika/6832696>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.02; РЖД ОЖИДАЮТ РОСТА ГРУЗОПОТОКА НА ПОЛИГОНЕ ПЕТЕРБУРГА И ЛЕНОБЛАСТИ В 1,4 РАЗА К 2030Г

ОАО «РЖД» ожидает рост грузопотока на полигоне Петербурга и Ленинградской области до 261 млн тонн к 2030 году - в 1,4 раза по отношению к 2018 году, сообщил заместитель генерального директора РЖД Олег Тони в ходе заседания в правительстве Петербурга.

На заседании обсуждался первый этап концепции развития инфраструктуры железнодорожного узла Петербурга и Ленинградской области.

«Санкт-Петербург - крупнейший транспортный и транзитный узел на Северо-Западе, его значимость неоспорима в условиях роста пассажирских и грузовых перевозок, рост которых к 2030 году составит 1,4 раза к уровню 2018 года», - сказал он.

При этом 164,4 млн тонн, или почти 63% от общего грузопотока составят транзитные грузоперевозки.

Кроме того, компания ожидает роста пассажиропотока в пригородном сообщении в 1,8 раза, до 142 млн человек к 2030 году.

Компания планирует к 2030 году построить Северо-Восточный обход от Павлово на Оке до Орехово и Юго-Западный обход от Мги до Бронки для вывода грузового движения с территории города. Стоимость и сроки строительства будут определены позднее.

ТАСС; 2019.09.02; ПУТЕПРОВОД НА ЮГЕ ПЕТЕРБУРГА КАПИТАЛЬНО ОТРЕМОНТИРУЮТ ЗА ТРИ ГОДА

Компания «Российские железные дороги» (РЖД) совместно с властями Петербурга капитально отремонтирует в течение трех лет Цимбалинский путепровод, соединяющий Невский и Фрунзенский районы Санкт-Петербурга, сообщил журналистам в понедельник врио губернатора города Александр Беглов.

«Мы договорились с РЖД, что мост станет современным четырехполосным. В дальнейшем РЖД передадут мост властям Санкт-Петербурга. Инвестиции в

реконструкцию составят 4,5 млрд рублей, проект рассчитан на три года, вложения осуществят РЖД и городские власти в равных долях», - сказал Беглов.

Он подписал соглашение о передаче путепровода в собственность правительству Санкт-Петербурга с генеральным директором - председателем правления «Российских железных дорог» (РЖД) Олегом Белозеровым.

Белозеров подчеркнул, что под мостом будет пролегать участок маршрута высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва - Санкт-Петербург.

«Участок ВСМ Москва - Санкт-Петербург будет пролегать под этим сооружением, соответственно, над ним будет самая современная четырехполосная трасса», - отметил глава РЖД.

Цимбалинский путепровод частично закрыли на капитальный ремонт в декабре 2018 года. Работы планировалось завершить к первому июня, однако впоследствии их продлили на несколько лет.

Мост над путями станции Санкт-Петербург-Сортировочный-Московский к северу от платформы Фарфоровская был сооружен в 1910 году.

<https://tass.ru/v-strane/6832177>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.02; УВЗ В 2020 Г. ПЛАНИРУЕТ СЕРТИФИЦИРОВАТЬ ПОЛУВАГОН НА НОВОЙ ШТАМПОСВАРНОЙ ТЕЛЕЖКЕ

«Уралвагонзавод» (УВЗ) в 2020 году планирует сертифицировать полувагон на новой штамповарной тележке модели «18-9999».

«Мы сейчас над этим работаем. По эксплуатационным характеристикам новая тележка пока соответствует нашей «194-й» («18-194» с осевой нагрузкой 25 тс - ИФ). В перспективе следующего года мы надеемся ее сертифицировать под новые характеристики», - заявил журналистам заместитель генерального директора УВЗ по гражданской продукции Кирилл Томащук.

«У модели «18-9999» динамические характеристики на 10-20% по всем параметрам превосходят «194-ю» тележку. В потенциале возможно повышение максимальной скорости до 140 км/ч: для контейнерных или фитинговых платформ в будущем, я считаю, это будет необходимым условием. Кроме того, она может превзойти нашу тележку по сроку службы: (с нормативным - ИФ) до 40 лет (против 32 - ИФ) и 8 лет или 0,8-1 млн км (до первого деповского ремонта - ИФ). При правильной сварке достигаются характеристики, которые позволяют не уступать литой тележке», - добавил топ-менеджер. Концепт полувагона модели «12-196-04» на тележке «18-9999» «Уралвагонзавод» представил на прошедшем в столичной Щербинке железнодорожном салоне «PRO//Движение.Экспо». Подвижной состав, согласно материалам УВЗ, является модификацией версии серийно выпускаемого корпорацией вагона «12-196-02».

Конструкторскую документацию тележки подготовило ООО «Экспресс Индустрия», взявшей за основу немецкий аналог. «Компания провела большой объем ОКР, адаптацию этой тележки под требования ОАО «Российские железные дороги» и нашего полотна», - уточнил Томащук. «Она доработана и соответствует российским стандартам», - добавил он.

Штамповарной характер тележки «значительно удешевляет процесс» производства, подчеркивает «Уралвагонзавод», добавляя, что в России конкурентов компании по такой технологии пока нет. Боковые рамы тележки соединены между собой шарнирным сцеплением, что снижает износ гребня колеса в кривых и повышает устойчивость движения при высоких скоростях. Также снижается воздействие грузовых вагонов на полотно, повышается звукоизоляция при движении. В тележке используются российские комплектующие.

«УВЗ планирует заключить контракт с одним из операторов на приобретение пилотной партии из 200 полувагонов «12-196-04» на тележке «18-9999» для подконтрольной

эксплуатации. Рассчитываем на сотрудничество и с другими (компаниями - ИФ) в этом сегменте подвижного состава», - отметил представитель корпорации.

ИНТЕРФАКС; 2019.09.02; УВЗ В 2019-20 ГГ. БУДЕТ ВЫПУСКАТЬ ПОРЯДКА 18 ТЫС. ВАГОНОВ В ГОД, ЧТОБЫ НЕ «ПЕРЕГРЕВАТЬ» РЫНОК

«Уралвагонзавод» (УВЗ), чтобы не «перегреть» рынок, не собирается в 2019-2020 гг. выходить в объемах ежегодного производства за пределы примерно 18 тыс. вагонов, хотя и мог бы выпустить больше.

«Мы не увеличиваем объем в связи, во-первых, с рынком. Мы не хотим его «перегреть». Он на сегодняшний день находится в «среднем» состоянии. Хотя мы могли бы увеличить объем. Второе ограничение - это дефицит колес, поэтому, даже если бы мы хотели и могли бы увеличить выпуск, мы бы не смогли сейчас обеспечить себя колесом», - заявил журналистам замглавы УВЗ по гражданской технике Кирилл Томащук в кулуарах международного железнодорожного салона «PRO//Движение.Экспо».

«В 2020 г. мы планируем объем (выпуска - ИФ) приблизительно такой же. У нас есть «длинные» контракты. Сейчас планируем заключить еще большой трехлетний контракт с крупным российским оператором. У нас основные покупатели - это российские операторы. Экспорт пока незначителен», - добавил менеджер.

ИНТЕРФАКС; 2019.09.02; GLOBALTRANS С ОПТИМИЗМОМ СМОТРИТ НА ВАГОННЫЕ СТАВКИ В НЕФТЯНОМ СЕГМЕНТЕ ДО 2021Г

Globaltrans на фоне стабильных объемов грузовой базы и списания цистерн в РФ с оптимизмом смотрит на вагонные ставки в нефтяном сегменте.

«(В I полугодии - ИФ) были снижения за счет того, что шли большие ремонты на перерабатывающих мощностях этой отрасли. Во II полугодии, мы видим, объемы восстанавливаются. И, соответственно, ставка достаточно стабильна в целом на перевозку», - сообщил генеральный директор группы Валерий Шпаков в ходе телефонной конференции в понедельник.

«Я думаю, что ситуация по 2019 г. будет в текущем режиме. Что касается, 2020 г., мы видим, что идет списание, это дает положительный импульс для того, чтобы эти объемы оставались и на 2020 г. стабильны», - добавил он.

В целом говоря о перспективах июля-декабря для компании, ее финансовый директор Александр Шенец отметил, что Globaltrans «достаточно уверен в финансовых результатах во II полугодии, поскольку около 70% нашей чистой выручки от оперирования покрывается либо долгосрочными контрактами, либо перевозками в нефтяном сегменте». «Волатильность у нас минимальная в этом плане», - отметил он.

«Что касается объемов перевозок, то, если говорить о компании, они стабильны в связи с тем, что есть долгосрочные контракты. Есть спотовый рынок, но он сегодня волатильность имеет не по объемам, а по цене. А в целом у компании достаточно контрактов, чтобы задействовать полностью наши вагоны по 2019 г.», - добавил в этой связи Шпаков.

RNS; 2019.05.13; В РЖД РАССКАЗАЛИ О РЕКОРДНОМ ПАССАЖИРОПОТОКЕ МЦК

Рекордное количество пассажиров, проехавших за сутки на поездах Московского центрального кольца (МЦК) со дня его открытия в сентябре 2016 года, составило 561, 96 тыс. человек, сообщила пресс-служба РЖД.

«Рекордное количество пассажиров на МЦК со дня его открытия зафиксировано 3 апреля 2019 года – 561 956 человек», — сообщил перевозчик.

Всего с начала 2019 года по МЦК было перевезено 93,2 млн пассажиров, что на 14,6% больше, чем за аналогичный период прошлого года. С начала эксплуатации услугами

Московского центрального кольца воспользовались более 360,1 млн пассажиров, добавили в пресс-службе.

В РЖД также сообщили параметры перевозок пассажиров в августе 2019 года. Так, в отчетном месяце на всей инфраструктуре РЖД перевезено почти 108,3 млн пассажиров, что на 9,1% больше, чем за аналогичный период прошлого года. В пригородном сообщении отправлено около 94,3 млн пассажиров (+9,9%), в дальнем следовании – почти 14 млн пассажиров (+4,3%).

Всего за январь-август 2019 года отправлено 791,6 млн пассажиров, что на 5,1% больше к январю-августу 2018 года. Из них в дальнем следовании перевезено 80,5 млн пассажиров (+5,6%), в пригородном сообщении – 711,1 млн пассажиров (+5,1%).

Пассажирооборот в августе 2019 года составил 17,3 млрд пасс-км, что на 3,2% больше, чем за аналогичный период 2018 года.

<https://rns.online/transport/V-RZHD-rasskazali-o-rekordnom-passazhiropotoke-MTSK--2019-09-02/>

ПРАЙМ; 2019.09.02; СУД В МОСКВЕ ВЗЫСКАЛ С АНТИПИНСКОГО НПЗ 3,2 МЛРД РУБ В ПОЛЬЗУ «ТРАНСОЙЛА» ТИМЧЕНКО

Арбитражный суд Москвы по иску одного из крупнейших операторов нефтеналивных цистерн — компании «Трансойл» Геннадия Тимченко — решил взыскать с Антипинского нефтеперерабатывающего завода около 3,2 миллиарда рублей.

Суд первой инстанции удовлетворил требования истца, вытекающие из договора оказания услуг по перевозке нефти и нефтепродуктов.

Суд удовлетворил также встречный иск НПЗ, взыскав с транспортной компании 20 миллионов рублей неустойки за задержку поставки вагонов. Суд применил зачет однородных встречных требований.

<https://1prime.ru/energy/20190902/830288841.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.09.02; ТАНКЕР «СОВКОМФЛОТА» ПЕРВЫМ В МИРЕ ПРОШЕЛ СЕВМОРПУТЬ НА СПГ

Крупнотоннажный нефтеналивной танкер «Совкомфлота» под именем «Перспект Королёва» первым в мире преодолел Северный морской путь (СМП) на сжиженном природном газе в рамках коммерческого рейса из Мурманска в Китай. О том, как это было и какие перспективы открывает СМП перед коммерческим судоходством, РИА Новости рассказали капитан судна Олег Шишкин и ледовый советник рейса, капитан дальнего плавания Василий Ермаков.

Двадцать шестого августа танкер «Перспект Королёва» типоразмера «Афрамекс» вышел в рейс с грузом сырой нефти из Мурманска назначением на порты КНР. Он стал первым в мире крупнотоннажным нефтеналивным танкером, который преодолел весь Севморпуть, используя исключительно экологически более чистое газомоторное топливо. Кроме того, с 2010 года это первая транзитная перевозка сырой нефти по СМП. Ледовый класс судна – Arc4. Осадка судна – 15 метров.

«Мы шли со скоростью почти 13 узлов, когда я, стоя на мостике, поймал себя на мысли: если не смотреть в иллюминатор, никто не скажет, что судно движется - нет ни вибрации, ни шума, ни выхлопов из трубы. Чистое море за нами, чистое небо над нами и тишина», – вспоминает Ермаков. Ему как одному из самых опытных ледовых капитанов «Совкомфлота» доверили следить за ледовой обстановкой во время этого значимого перехода.

Рейс протяженностью 2118 морских миль занял чуть более семи суток при плановом показателе в восемь дней, средняя скорость составила 12,2 узла при плановых 12. Улучшить показатели при полном соблюдении правил и норм безопасности мореплавания, по словам Ермакова, помогли благоприятная погода и ледовая обстановка.

Весь маршрут по СМП судно преодолело без ледокольного сопровождения, только дважды на пути танкера встречались крупные айсберги – на входе и на выходе из пролива Вилькицкого, но благодаря качественному прогнозированию и отслеживанию пути следования других судов удалось избежать необходимости маневрирования.

«Судно прошло севернее традиционного маршрута, пролегающего выше Новосибирских островов, где в текущий момент ледовые условия были сложнее. И в этом еще одна особенность рейса. Полагаем, что проложенный нами более северный маршрут, как и «маршрут Тихонова», будет востребован при организации коммерческих рейсов танкерогазовозов в восточном направлении», – рассказал РИА Новости капитан «Перспекта Королёва» Шишкин.

Экономично и экологично

Использование СПГ дает суточную экономию топлива около 20% относительно обычного тяжелого топлива. «Газомоторное наиболее экономично и экологично, это топливо будущего», - отмечает капитан танкера. Кроме того, переход по СМП позволил сократить рейс на 25 суток по сравнению со стандартным южным маршрутом через Суэцкий канал. За счет короткого маршрута и использования СПГ удалось добиться значительной экономии рейсовых расходов.

«Севморпуть имеет перспективы стать одним из ключевых маршрутов для мирового судоходства. Экономия по времени и затратам получается существенная», - отметил Ермаков.

«Севморпуть имеет огромные перспективы и как национальная транспортная артерия, и как международный транспортный коридор, связывающий Европу и страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Интенсивность судоходства по СМП растет год от года. ... Очевидно, что рост интенсивности судоходства не должен повлиять на экосистему Арктики. Именно поэтому суда, использующие экологически более чистое топливо, становятся основой для морской транспортировки грузов в Арктическом регионе», - говорит первый заместитель генерального директора – главный инженер «Совкомфлота» Игорь Тонковидов.

Майский указ президента РФ Владимира Путина ставит задачу увеличить объем перевозок по Севморпути до 80 миллионов тонн в 2024 году.

Группа компаний «Совкомфлот» - крупнейшая судоходная компания России, одна из ведущих в мире компаний по морской транспортировке углеводородов, а также обслуживанию шельфовой разведки и добычи нефти и газа. Компания на 100% принадлежит государству в лице Росимущества.

<https://ria.ru/20190902/1558177342.html>

ТАСС; 2019.09.02; ПРАВИТЕЛЬСТВО СЕВАСТОПОЛЯ МОЖЕТ ОСТАВИТЬ МОРСКОЙ ПОРТ В СОБСТВЕННОСТИ ГОРОДА

Правительство Севастополя рассматривает возможность оставить морской порт в собственности города, а не передавать его на федеральный уровень, как планировалось ранее. Об этом журналистам в понедельник сообщил врио губернатора Севастополя Михаил Развожаев.

«Ранее был инициирован процесс передачи порта в федеральную собственность. Сейчас мы ведем переговоры с Минтрансом, как это будет дальше происходить. Есть ряд проектов и идей, которые я не готов озвучивать. Но если это будет успешно реализовываться, то, может быть, было бы целесообразнее морпорт оставить в собственности Севастополя», - отметил Развожаев.

Он также напомнил, что власти города выделили субсидию в размере 54 млн рублей. По его словам, эти средства также пойдут на выплату зарплат работникам и погашение задолженностей по коммунальным платежам.

Кроме того, власти города ожидают, что загрузить мощности Севморпорта поможет запуск грузового сообщения с Сирией. Развожаев сообщил, что визит губернатора провинции Тартус, с которой у Севастополя заключено соглашение о сотрудничестве, ожидается в ближайшее время.

Из-за введенных несколькими странами санкций для предприятий, работающих на Крымском полуострове, и их партнеров, объем перевалки грузов Севморпорта сократился с почти 6 млн тонн в 2013 году до менее чем 200 тыс. по итогам 2018 года. При Дмитрие Овсянникове, который руководил городом до июля этого года, обсуждалась возможность передачи убыточного Севморпорта в федеральную собственность, что, как предполагалось, должно поспособствовать повышению эффективности работы.

<https://tass.ru/ekonomika/6832322>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.02; ТРИНАДЦАТЫЙ ГАЗОВОЗ ARC7 ДОСТАВЛЕН В САБЕТТУ ДЛЯ НАЧАЛА РАБОТЫ НА «ЯМАЛ СПГ»

В порт Сабетта пришел тринадцатый танкер - газовоз ледового класса Arc7 (Nikolay Urvantsev) для перевозки сжиженного природного газа проекта «Ямал СПГ», свидетельствуют данные системы глобального позиционирования морских судов.

В настоящее время на проекте «Ямал СПГ» уже работает 12 из 15 танкеров: Boris Davydov, Georgiy Brusilov, Vladimir Vize, Vladimir Rusanov, Christophe de Margerie, Boris Vilkitsky, Fedor Litke, Eduard Toll, Vladimir Voronin, Rudolf Samoylovich, Nikolay Zubov и Nikolay Yevgenov.

«НОВАТЭК» (МОЕХ: NVTK) планирует в летнюю навигацию отправить в Азию по восточному направлению Северного морского пути минимум 13 танкеров по долгосрочным контрактам и 5-10 грузов по спотовым контрактам.

С учетом объема одного груза в 73 тыс. тонн объем поставок по долгосрочным контрактам может составить порядка 1 млн т, по спотовым - 365-730 тыс. тонн.

РИА НОВОСТИ; 2019.09.02; «ВОДОКАНАЛ» ЯКУТСКА ОБРАТИЛСЯ ЗА ПОДДЕРЖКОЙ К ВЛАСТЯМ ИЗ-ЗА ОБМЕЛЕНИЯ ЛЕНЫ

«Водоканал» Якутска, где из-за угрозы водоснабжению объявлен режим ЧС, обратился за финансовой поддержкой к властям региона для проведения дноуглубительных работ, сообщил пресс-секретарь АО «Водоканал» Павел Танин.

Как отметили в «Водоканале», в настоящий момент уровень воды в реке Лена на 2,5 метра ниже многолетней нормы для этого времени года и выше зимнего минимума всего на 1,3 метра. Если такие уровни воды сохранятся до образования ледостава (октябрь-ноябрь), под угрозой окажется бесперебойное водоснабжение города.

Отмечается, что в рамках договора «Водоканала» с МГУ им. М. В. Ломоносова с мая этого года гидрологи изучали акваторию реки Лена вблизи водозаборных и водоочистных сооружений компании. Исследования показали, что для бесперебойного и качественного водоснабжения города Якутска при подобных уровнях воды необходимо проведение дноуглубительных работ.

«Средства на проведение данных работ были предусмотрены в предполагаемой прибыли от продажи акций АО «Водоканал» администрации ГО «Город Якутск». Однако, в связи с тем, что сделка не состоялась, АО «Водоканал» обратилось в правительство республики. Проработка вопроса находится на стадии завершения», - рассказал пресс-секретарь.

Ранее сообщалось, что 31 августа на территории Якутска объявлен режим ЧС из-за низкого уровня воды в реке Лена и угрозы бесперебойному водоснабжению города.

<https://ria.ru/20190902/1558150953.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.09.02; НОВЕЙШИЙ КРУИЗНЫЙ ЛАЙНЕР «МУСТАЙ КАРИМ» СПУСТЯТ НА ВОДУ 11 СЕНТЯБРЯ

Спуск на воду новейшего российского круизного лайнера «Мустай Карим» состоится 11 сентября на нижегородском заводе «Красное Сормово», сообщили РИА Новости в пресс-службе круизной компании «Водоходь».

Закладка киля пассажирского судна проекта PV300 на заводе «Красное Сормово» (входит в ОСК) состоялась весной 2017 года. Строительство судна ведется для компании «Водоходь» в рамках трехстороннего контракта, где одна из сторон - «Красное Сормово» - выступает изготовителем, кэптивная лизинговая компания ОСК «Машпромлизинг» (ранее называвшаяся «Гознак-лизинг») - заказчиком, а «Водоходь» - получателем лайнера. «Спуск на воду круизного теплохода «Мустай Карим» (проект PV300) состоится 11 сентября 2019 года», - сообщили в пресс-службе. Теплоход будет соответствовать уровню пятизвездочного отеля, он спроектирован по типу «плавучей гостиницы». Длина судна - 141 метр.

РИА Новости в марте опубликовало фотографии дизайн-проектов интерьера лайнера «Мустай Карим», оказавшиеся в распоряжении агентства. Согласно этим изображениям, пассажиры судна смогут почитать книги в лаунж-зоне с камином, на борту предусмотрены обзорные салоны, рестораны, бары, спа-салон, тренажерный зал, парикмахерская, а также большая открытая прогулочная зона-солярий на верхней палубе, в каютах – панорамные окна, цветовая гамма интерьеров – пастельные и натуральные тона.

Первый за постсоветское время лайнер проекта PV300VD для круизов по Каспийскому и Черному морям по заказу Московского речного пароходства заложили на «Лотосе» в середине августа 2016 года. Аналогичный лайнер на «Красном Сормово» станет вторым построенным в РФ круизным лайнером. Судно на «Лотосе» имеет название «Петр Великий», лайнер, строящийся для компании «Водоходь», получил имя «Мустай Карим» в честь знаменитого башкирского поэта. «Водоходь» планирует осуществлять круизы по маршрутам: Москва – Астрахань, Москва – Санкт-Петербург с переходами по Ладожскому и Онежскому озерам, а также Москва – Ростов-на-Дону с проходом по Волго-Донскому судоходному каналу.

<https://ria.ru/20190902/1558161356.html>

ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ЛИТОВКИН; 2019.09.03; МАШИНА ПОДЛЕТАЕТ: РЕГУЛЯРНОЕ АЭРОТАКСИ ЗАПУСТЯТ В 2022 ГОДУ; ПОКА «ВЕРТОЛЕТЫ РОССИИ» ИСПЫТЫВАЮТ И СЕРТИФИЦИРУЮТ VRT500, ТЕСТЫ БУДУТ ПРОВОДИТЬ НА «АНСАТАХ»

Старт проекта агрегатора пассажирских перевозок «Яндекс» и «Вертолетов России» по запуску доступного для большинства москвичей сервиса воздушного такси может быть отложен минимум на три года. Компании собирались к 2020-му снизить стоимость полета пассажиров до 3 тыс. рублей. Однако, как рассказали «Известиям» в вертолетном холдинге, коммерческое использование VRT500, выбранного в качестве основного вида транспорта, будет возможным только по завершении испытаний и сертификации машины в 2022 году. До этого времени партнеры займутся созданием концепции развития и оценкой рыночной эффективности воздушных перевозок в Москве. По данным источника «Известий», бизнес-модель отработают на вертолетах «Ансат». Эксперты говорят, что если проект состоится, то вертолетное такси может стать не только массовым, но рентабельным.

Соглашение о сотрудничестве в области развития воздушного такси компании подписали в рамках аэрокосмического салона МАКС-2019. Гендиректор «ВР-Технологий» (в составе «Вертолетов России» входит в ГК «Ростех») Александр Охонько рассказал «Известиям», что им только предстоит разработать целую экосистему, которая будет включать в себя

беспилотники и пилотируемые аппараты. «В следующем году будет создан летный образец вертолета VRT500, потенциально применимого для полетов по регулярным пассажирским маршрутам», — сообщил он.

При этом Александр Охонько отметил, что коммерческие поставки VRT500 начнутся после проведения летных испытаний и сертификации машины, которая запланирована на 2022 год.

VRT500 — это однодвигательный вертолет соосной схемы расположения винтов взлетной массой 1,6 тыс. кг. По данным производителя, у машины самая объемная в своем классе пассажирская кабина, рассчитанная на 5–6 человек. Она развивает скорость до 230 км/ч и может пролететь до 1 тыс. км.

В настоящее время вертолет предполагается в пассажирской, многоцелевой, грузовой, учебной, VIP- и медико-эвакуационной конфигурациях. В «Ростехе» «Известиям» рассказали, что машина еще проходит аэродинамические испытания. Тем не менее корпорация уже заключила дилерское соглашение на ее поставку в Малайзию.

В «Яндексе» ранее отмечали, что вертолетные рейсы можно будет заказать через приложение на смартфоне так же, как сейчас при вызове обычного такси. В пресс-службе компании на запрос «Известий» ответили, что речь прежде всего идет о регулярных перевозках по определенным маршрутам.

— Наша цель — создать такую модель, чтобы полет на вертолете был сопоставим по цене с поездкой по тому же маршруту на автомобиле бизнес-класса. Нам надо определить наиболее востребованные маршруты, проверить их наполняемость пассажирами, экономический эффект и только потом говорить о начале регулярных перевозок, — рассказали в «Яндексе».

На первом этапе будут использоваться уже действующие площадки в Москве и Подмосковье. Полеты планируется организовать от МКАД, в перспективе, если будет позволять законодательство, — от Садового кольца. По словам источника «Известий», проблем с местами для посадки вертолетов не будет — для этого годится любая ровная площадка, оформленная в рамках Федеральных авиационных правил и других нормативных документов.

Как сообщил «Известиям» исполнительный директор агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев, проект «Вертолетов России» и «Яндекса» имеет экономический потенциал. В преддверии МАКС-2019 первый регулярный маршрут опробовала компания «Русские вертолетные системы» на вертолетах «Ансат». В их парке 14 таких машин.

— Вертолеты «Ансат» летали из подмосковного Одинцова на МАКС и обратно восемь раз в день, — рассказал Олег Пантелеев. — В одну сторону полеты были без пассажиров, что предопределило высокую стоимость билета — от 19 тыс. до 23 тыс. рублей. Летный час четырехместного Robinson R44 обходится от 40 тыс. рублей, при ставке 3 тыс. рублей с человека за 15 минут полета проект аэротакси окупится, если салон будет полным, а вертолет будет постоянно летать.

Ожидается, что эксплуатационные расходы у VRT500 будут умеренными, особенно если будет реализована программа господдержки продажи новых вертолетов, добавил Олег Пантелеев. Он полагает, что наличие эффективного вертолета и IT-платформы «Яндекса», обеспечивающей постоянный поток клиентов, позволят создать выгодный и широко востребованный сервис.

Подъемная сила

Спрос на услуги воздушного такси у одного из крупнейших игроков — компании «Хелипорт-М» — только за три последних года вырос в 3,5 раза — с 861 пассажира в 2017 году до 2,9 тыс. человек в 2018-м. А по итогам первого полугодия 2019 года уже превысил 1,8 тыс. человек. Увеличение интереса к воздушным перевозкам подтверждают и в компании «Русские вертолетные системы». На объявленный в преддверии салона МАКС

сезонный маршрут перелета из хелипарка «Подушкино» в Жуковский было продано 75% билетов.

Заместитель гендиректора «Хелипорт-М» Мария Зайцева рассказала «Известиям», что в настоящее время в парке перевозчика эксплуатируется несколько типов машин. Это американские Robinson R44, на которые приходится 65% перевозок, а также Robinson R66 (20%) и европейские Eurocopter EC130 (15%).

— Наши клиенты: бизнесмены, туристы и люди, летающие в личных целях. В бизнес-целях, как правило, перемещаются владельцы и топ-менеджмент производств, расположенных в 150–400 км от Москвы. Для них это реальная экономия времени, — сообщила она. — Самые популярные маршруты в этом сегменте — Конаково, Завидово, Тверь, Ярославль и Владимир. Туристы предпочитают рейсы над МКАД, в Сергиев Посад и Звенигород.

Председатель правления Ассоциации вертолетной индустрии Михаил Казачков рассказал «Известиям», что до последнего времени «Ансаты» использовались в основном для медицинских перевозок.

— И здесь мы получили некую синергию — производству необходим рынок сбыта, населению — быстрая, доступная помощь, а компаниям — возможность расширения своего бизнеса в том числе за счет организации регулярных пассажирских перевозок. Государство субсидирует покупку отечественной вертолетной техники с помощью программ поддержки Государственной транспортной лизинговой компании.

Поэтому «Ансат» стал очень хорошей альтернативой иностранным вертолетам, сообщил эксперт. В некоторых моментах машина не только не уступает, а где-то и превосходит зарубежные аналоги. Именно на «Ансатах», согласно данным источника «Известий» в вертолетной индустрии, компании будут отрабатывать бизнес-модель нового сервиса. И его будут использовать в тестовых полетах.

<https://iz.ru/915631/dmitrii-litovkin/mashina-podletaet-reguliarnoe-aerotaksi-zapustiat-v-2022-godu>

ТАСС; 2019.09.02; ЗАПУСК АЭРОТАКСИ В МОСКВЕ ПРАКТИЧЕСКИ НЕ ПОТРЕБУЕТ ИЗМЕНЕНИЯ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

Проект «Вертолетов России» и «Яндекс» подразумевает помимо запуска аэротакси создание сети регулярных маршрутов перевозок (т.н. аэрометро), при этом в части пилотируемых воздушных судов его реализация не потребует серьезного изменения воздушного законодательства. Об этом ТАСС сообщил источник.

Ранее холдинг «Вертолеты России» и «Яндекс.Такси» подписали на МАКС-2019 соглашение о развитии системы аэротакси. Тестовые полеты аэротакси планируется начать в следующем году в пригороде Москвы и зоне МКАД.

«Соглашение между «Вертолетами России» и «Яндекс» подразумевает развитие городской аэромобильности, что включает в себя не только создание аэротакси, но и аэрометро, где вертолеты будут летать по заданным маршрутам. На текущий момент можно вести речь исключительно о воздушных судах с пилотом на борту: для подобных перевозок регламентирующая база достаточно прозрачна», - сказал собеседник агентства.

Действующее регулирование

Он пояснил, что данные полеты регламентируется как полеты авиации, определяемые общими «Федеральными авиационными правилами» (ФАП). При этом вопрос возможности осуществления полетов над Москвой регулируется на уровне городской администрации, Федеральной службы охраны (ФСО) и структур **Росавиации**. «Ничего принципиально нового, и «страшного» в этом нет. При условии того, что ФСО «откроет» Москву, подход к запуску пассажирских полетов не потребует коренных изменений законодательной базы, однако потребует уточнения правил осуществления полетов в конкретной зоне», - считает источник ТАСС.

«Аэрометро при наличии обеспеченного спроса, наличии воздушных судов, готовых площадок на территории, оснащенных навигационным оборудованием, технически можно запускать хоть завтра, при условии разрешения полетов над городом», - уверен собеседник агентства.

В этом отношении аэротакси (полеты по произвольным маршрутам) является более сложным для реализации: на взлет судна подается заявка в **Росавиацию** и далее оно должно следовать согласованному маршруту. Однако и в этом плане для системного запуска пилотируемого авиатакси не требуется принципиальное изменение законодательства: необходимы лишь уточнение и оптимизация существующих регламентов взаимодействия со структурами **Росавиации**, уверен источник.

Аэротранспорт станет доступен с 2022 года

При этом собеседник пояснил, что вертолет ВРТ-500, который предполагается для использования в качестве аэротакси еще не готов - на текущий момент идут испытания. «Летающего экземпляра еще нет, идет тестирование, первый взлет у него будет не раньше конца текущего года, скорее в следующем году. Далее - сертификация. Готовность к коммерческим полетам - конец 2021 года», - прогнозирует источник.

Перспективы беспилотных такси

Говоря о более отдаленных перспективах, собеседник агентства не исключил развитие этого или смежного проекта в сторону использования беспилотных летающих аппаратов (БПЛА). Однако в этом направлении основное препятствие - полная регуляторная неопределенность.

«В сфере регулирования полетов БПЛА на текущий момент много изъянов в законодательстве, причем не только в российском, но и международном. Сейчас появилось постановление правительства, определяющее необходимость регистрации беспилотных воздушных судов с внешними пилотами и получения разрешения на использование воздушного пространства», - отметил он. Готовятся документы, которые уточнят правила получения разрешения на выполнение полетов, на текущий момент законодательство требует, что если беспилотник взлетает, то должна быть перекрыта вся воздушная зона, в которой он работает.

О соглашениях

Сотрудничество «Яндекс» и «Вертолеты России» подразумевает совместную разработку экосистемы, включающей в себя пилотируемые и беспилотные аппараты, управление воздушным движением в черте города, приложения для смартфона и так далее.

При этом «Яндекс.Такси» и правительство Москвы планируют подписать дополнительное соглашение об организации вертолетных рейсов компании над руслами рек и железными дорогами в черте города при том, что в области ограничений по полетам нет. Сроки подписания соглашения пока не оглашаются.

Компания выступит информационным сервисом, через который пользователи будут искать поездки по аналогии с обычными автомобильным такси. Авиаперевозчик, как положено по закону, будет страховать пассажиров.

Цена одного места за 15 минут полета на аэротакси в Москве составит около 2,7 тыс. рублей - достаточно, чтобы добраться из центра до аэропорта «Шереметьево».

<https://tass.ru/moskva/6830815>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.09.03; РОССИЯ ОТКАЗАЛАСЬ ОТ ВЫПУСКА УКОРОЧЕННОЙ ВЕРСИИ SUKHOI SUPERJET; САМОЛЕТЫ НА 75 МЕСТ УСПЕЛА ЗАКАЗАТЬ S7 GROUP СЕМЬИ ФИЛЕВЫХ

«Я был недели две назад на совещании по развитию региональной авиации, и там один из руководителей Минпромторга доложил, что решено не делать Sukhoi SuperJet на 75 мест, так как на него нет спроса. У них основной заказчик – «Аэрофлот», и он берет 100-

местную машину», – рассказал в интервью «Ведомостям» председатель совета директоров и совладелец S7 Group Владислав Филев (компания принадлежит ему и членам его семьи). S7 – крупнейший частный и второй после «Аэрофлота» перевозчик в стране. Также компания, по словам Филева, абсолютный лидер в региональных перевозках, минуя Москву и Санкт-Петербург. В парке S7 84 среднемагистральных Airbus и Boeing и 17 региональных Embraer E-170 вместимостью 78 кресел.

SSJ100 – первый гражданский лайнер, разработанный в России с нуля, компания «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС) поставляет его с 2011 г. Самолет вмещает в одноклассной компоновке 105 пассажиров. В 2011–2018 гг. поставлено 183 SSJ100.

Другой участник совещания сказал, что доклад делал **замминистра** промышленности Олег Бочаров. Человек, близкий к Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК; владеет ГСС), подтвердил, что SSJ75 разрабатываться не будет. Предварительное соглашение о заказе 75 SSJ75 S7 Group подписала с ГСС в апреле 2018 г. Поставки укороченных лайнеров ожидалось с 2022 г.

«Аэрофлот» через колено ломают [чтобы он брал SSJ100], а мы коммерческий заказчик – мы в 2017 г. начали эксплуатировать региональные Embraer и ограничили срок их лизинга пятью годами, чтобы заменить их отечественной машиной, когда ее обещали начать поставлять», – говорит Филев. «Аэрофлот» – крупнейший эксплуатант SSJ100, у него в парке их 49 шт. (еще один сгорел при жесткой посадке в «Шереметьево» 5 мая, погиб 41 человек), дополнительно он заказал еще 100 таких судов.

В госпрограмму развития авиационной промышленности с этого года заложено около 50 млрд руб. для ОАК на разработку SSJ75. Летом ОАК сообщала, что работа над SSJ75 только приостановлена, а в приоритете пока импортозамещение узлов для существующего лайнера.

Филев предполагает, что причиной отказа от разработки было условие S7, что ее специалисты должны участвовать в испытаниях SSJ75 и контролировать его соответствие нормам летной годности. Техническими требованиями S7 было перепроектировать ниши шасси и заменить композитный участок пола пассажирской кабины: катастрофа SSJ100 5 мая показала, что этот композит не выдерживает пламя 240 градусов по Цельсию, как должен по международным требованиям, объясняет Филев.

Несколько топ-менеджеров авиакомпаний и предприятий авиапромышленного комплекса ранее высказывали мнение, что S7 разместила заказ в качестве политического жеста в сторону государства, но сами самолеты ей не нужны. К тому же S7 была нужна помощь государства в проекте «Морской старт» (морская платформа для космических пусков, которую группа купила в 2017 г.), нужно было как минимум разрешение правительства на экспорт ракетных двигателей РД-171 на Украину для производства ракет «Зенит».

На них рассчитан «Морской старт». Разрешение, кстати, так и не было дано, и для «Морского старта» придется использовать только разрабатываемую «Роскосмосом» ракету «Союз-5».

«S7 на протяжении своей истории никогда не занималась блефом. Все, что мы говорили, мы всегда делали по-честному. И проектом 75-местной машины мы занимались всерьез», – парирует Филев. Для региональных перевозок в России нужна машина именно на 75 мест, аналог советского регионального джета Ту-134. SSJ75 мог бы стать этой заменой. К тому же самолет изначально проектировался на 75 мест и в такой конфигурации S7 заказывала его еще в 2004 г., но потом его сделали 100-местным, вспоминает Филев.

Уменьшение размерности позволит решить многие проблемы SSJ100, уверен Филев: при снижении массы меньше будет нагрузка на двигатели (которые тоже специально создавались для 75-местной машины), они станут реже ломаться, перестанет трещать крыло – для существующей версии его бы надо перепроектировать. SSJ75 мог бы быть эффективным лайнером и востребованным в региональных перевозках, резюмирует он.

Представители Минпромторга и ГСС на запросы «Ведомостей» не ответили.

«S7 никогда предпочтений от государства не просила, поэтому за их заказом скорее всего стояла бизнес-логика. Укороченный SuperJet имел бы меньшие расходы на эксплуатацию, мог бы летать дальше, а в России длинные региональные маршруты. Его экономика могла быть лучше на тех рейсах, где 100-местные машины имеют низкую загрузку. Проблемы с двигателями облегчение веса вряд ли бы решило», – говорит гендиректор консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/09/02/810280-otkazalas-sukhoi-superjet>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.09.03; ВЛАДИСЛАВ ФИЛЕВ: «ГРАЖДАНСКИЙ АВИАПРОМ НА СЕГОДНЯШНИЙ ДЕНЬ ГЛУБОКО УБИТОЧЕН»; СОВЛАДЕЛЕЦ S7 GROUP РАССКАЗЫВАЕТ О ПЕРСПЕКТИВАХ РЕГИОНАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК, ПРИЧИНАХ РАЗНОГЛАСИЙ С МИНПРОМТОРГОМ, СИСТЕМНЫХ ПРОБЛЕМАХ САМОЛЕТА SSJ100 И О ТОМ, КАК ИХ РЕШИТЬ

Когда крупнейший в России частный авиационный холдинг S7 Group весной 2018 г. сенсационно подписал соглашение с «Гражданскими самолетами Сухого» (ГСС) о поставках укороченного лайнера SSJ75, очень многие решили, что это просто реверанс правительству, призывающему российские авиакомпании покупать отечественные самолеты. S7 эксплуатирует только лучшие иностранные лайнеры, первой заказывает новейшие модели и не имеет в парке ни одного 100-местного SSJ100, который летает в 2–3 раза меньше иностранных лайнеров. А 75-местный SSJ75 был только в стадии разработки, и, зная проблемы российского авиапрома и хронические задержки всех программ, эксперты прогнозировали, что укороченный SuperJet не появится или появится очень не скоро.

Но владелец и председатель совета директоров S7 Group Владислав Филев уверяет, что его холдинг никогда не занимался блефом и 75-местной машиной интересовался всерьез. По его словам, в августе было объявлено об отказе государства разрабатывать SSJ75 и это вызвало его возмущение.

– Весной 2018 г. вы заключили с ГСС соглашение о намерениях. В твердый контракт оно не перешло?

– Нет. Я был недели две назад на совещании по развитию региональной авиации, и там один из руководителей Минпромторга доложил, что решено не делать Sukhoi SuperJet на 75 мест, так как на него нет спроса. У них основной заказчик – «Аэрофлот», и он берет 100-местную машину. Но мы же знаем, что «Аэрофлот» через колено ломают!

– **Заместитель министра** по авиапрому Олег Бочаров делал доклад?

– Я не хотел бы называть имен. Но у них есть коммерческий заказчик, S7 Group, мы заказали 75 машин вместимостью 75 мест. Но на совещании было сказано, что наше соглашение с ГСС (производитель SSJ100) ничтожно. Это меня прямо вывело из себя!

Это серьезная проблема – непонимание внутри страны, оно будет приводить к плохим последствиям. Мы заказали машину на 75 мест. Мы в 2017 г. начали эксплуатировать 17 самолетов Embraer E170 на 78 мест и специально ограничили срок их лизинга [пятью годами], чтобы начать менять их в тот момент, когда нам обещали начать поставки машины местного производства.

Не политика, а экономика!

– Многие в индустрии считают, что ваш заказ на 75 SSJ75 был жестом в сторону государства. Проблема неэффективности SSJ100 широко известна. Поэтому ваши коллеги и конкуренты думают, что вы пошли на заказ, будучи уверенными, что такой самолет сделан не будет и вам брать эти самолеты не придется.

– S7 на протяжении своей истории никогда не занималась блефом. Все, что мы говорили, мы всегда делали по-честному. И проектом 75-местной машины мы занимались всерьез.

На чем базируется такая машина? На сложившейся сети полетов, которая досталась нам от СССР. Два основных самолета советской гражданской авиации – это среднемагистральный Ту-154 примерно на 160 мест и региональный Ту-134 примерно на 75 мест. Маршрутная сеть такова, что если разница в количестве кресел меньше двукратной, то дешевле иметь один тип самолета. Потому что поддержание двух типов стоит дороже. Флот и маршрутная сеть были структурированы таким образом, что экономия на рейс на маленьком типе составляла не менее 30% по сравнению с расходами на выполнение рейса большим типом. Если разница меньше 30%, то опять-таки дешевле иметь один тип. Расходы на кресло у большой машины ниже, но на рейс расходы ниже у маленького типа – минимум на 30% должно быть ниже.

Это принципиально важная штука. Что мы и сделали! Мы в Новосибирске поставили 20 Airbus и Boeing на 160 мест и 10 Embraer на 78 мест. Эта пропорция была заложена в советские времена. Сеть так сложилась в силу того, как были распределены люди по нашей стране. Распределение людей сильно не изменилось. Нашей стране нужен 75-местный самолет!

Нежелание Минпромторга слушать авиаотрасль приводит к катастрофическим последствиям. Гражданский авиапром на сегодняшний день глубоко убыточен. Он дотируется. К чему приведет попытка дать авиации неправильного размера самолет? Она приведет к тому, что авиация из отрасли, которая генерирует для страны прибыль и ВВП, превратится в пивяку, которая будет досасывать деньги. Сегодня есть компании, которые летают на SSJ100 и выручка которых на 60% состоит из дотаций различного вида.

– Об отказе от самолета SSJ75 сказал все-таки не президент страны. Может, стоит обратиться в более высокие инстанции, поучаствовать в совещаниях? Тема региональной авиации, вероятно, будет обсуждаться с Владимиром Путиным на ВЭФе.

– Мамы у нас не стало. Мама могла бы (супруга Филева Наталия погибла в авиакатастрофе 31 марта. – «Ведомости»). Я не поеду, я не любитель. Я по железу больше.

– Гибель в авиакатастрофе Наталии Валерьевны Филевой и ее отца для вас и вашей семьи прежде всего личная трагедия. Но и для компании это утрата, она на уровне совета директоров курировала финансы и стратегию. Изменилось что-то в работе холдинга?

– Наташа играла огромную роль в компании. Изменения какие-то будут, да. Но, наверное, мы не до конца их пока осознали.

– Именно Наталии Валерьевне принадлежал контрольный пакет S7 Group. Как акции холдинга распределены теперь среди членов вашей семьи?

– По закону в течение полугода никаких изменений с акциями не происходит.

Сибирский хаб

– S7, как я заключаю из ваших слов, намерена всерьез заниматься региональными перевозками. Расскажите об эксплуатации региональных Embraer E170.

– S7 является самым большим региональным перевозчиком: если отбросить Москву и Санкт-Петербург, то мы в стране выставляем больше всего кресел между парами городов и больше всего возим пассажиров. В 2019 г. выставлено 3,2 млн кресел. Ни у одной другой авиакомпании нет даже 2 млн.

В Новосибирске то, что мы сделали, – это пилотная штука, которую имеет смысл тиражировать по всей стране. Это проект, которым мы имеем все основания гордиться. Новосибирск сейчас настоящий региональный хаб, который дает возможность жителям Сибири летать везде. Из Новосибирска мы выполняем полеты по 75 направлениям, из них субсидируется только 13. Я думаю, что по эффективности вложения денег ничего подобного в стране больше нет. Низкие предельные издержки нашей авиакомпании и субсидии на часть направлений позволяют сделать эти перевозки в целом безубыточными. Государство в лице Минтранса очень помогло в этом, по сути, совместном проекте: Минтранс выделил субсидии на региональные рейсы, до прошлого года практически не

было субсидий. Надо отдать должное также руководителю и владельцам аэропорта (холдинг «Новаяпорт» Романа Троценко. – «Ведомости»).

– С другой стороны, не хочет промышленность делать SSJ75 – не надо. S7 Group ведь частная компания, вам ничто не мешает брать иностранные, более эффективные самолеты.

– Понимаете, мировая конкуренция изменилась. Мир перестает быть глобальным, он снова разбегается по национальным квартирам, снова начинается патерналистская экономика. И чтобы мы как нация, как этнос были успешными, нам надо слышать интересы друг друга. Я считаю, что правильно было бы довести до ума этот самолет. Его можно довести до ума.

У меня же семейная компания, в ней работают мои дети, друзья, их дети – три поколения разных семей легко можно найти. Мне 55 лет, я столько всего доказал, что мне никому больше ничего доказывать не надо. У меня внук Валерий Павлович – как Чкалов! Мне надо, чтобы у него была возможность работать в большой стране, которой он сможет гордиться.

– В последние годы главным критерием субсидирования стало происхождение флота: если на субсидии по одному направлению несколько претендентов, то получает их авиакомпания, у которой российские лайнеры будут летать.

– Да, но это не всегда правильно. Если государство хочет эффективно использовать средства на развитие региональных перевозок, то надо развивать узловые перевозки: субсидируют два направления, а авиакомпания дополнительно ставит, например, семь рейсов. И важно поставить в приоритет эффективность субсидий на одно кресло.

Яркий пример: рейс Новосибирск – Горно-Алтайск. Мы летали в 2018 г. на 78-местной машине (E170), в 2019 г. субсидии отдали авиакомпании, заявившей 19-местную машину российского производства (L410). В результате количество пассажиров на направлении резко упало, затраты для государства по субсидиям на пассажира кратно выросли. А в итоге в августе вообще не было авиасообщения между этими городами.

Авиапром и те же грабли

– В действиях чиновников все-таки можно усмотреть логику: «Аэрофлот» заказал 100 самолетов SSJ100, плюс есть единичные заказы на такой лайнер от региональных авиакомпаний. А вы заказали только 75 штук SSJ75.

– Но «Аэрофлот» же заказывает под нажимом! А самолет, который мы заказывали, имел перспективы стать коммерческим продуктом. SSJ100 таких перспектив не имеет. Плюс уменьшение размерности решило бы фундаментальные системные проблемы SSJ100. Возникшие потому, что он изначально проектировался как 75-местная машина. Потом его искусственно растянули до 100-местной. Это как готовую рубашку перешивать.

И еще говорят: почему в S7 нет русских самолетов? Позвольте, мы были первым заказчиком SSJ100! В 2004 г. заказали 50 шт. [тогда самолет назывался RRJ95]. Но мы заказывали 75-местную машину. Два года назад мы снова заказали.

– Какие проблемы возникли у SSJ100 из-за удлинения?

– Авиапром наступил на те же самые грабли, что и с Ту-204. Ту-204 разрабатывался на замену Ту-154. Но потом какая то светлая голова решила, что мы покажем фигу США и сделаем самолет побольше размером, на 200+ кресел. Но двигатели разрабатывали на самолет размерностью 160 кресел. И соответственно, когда самолет сделали, оказалось, что мощности двигателей не хватает, что их надо форсировать. А форсирование приводит к известному эффекту – у двигателя нет ресурса. И прочие проблемы начинают вылезать. С SuperJet получилось то же самое. Его исходно проектировали на 75 кресел, потом кто-то придумал, что нужен самолет на 100.

– Двигатель для SSJ100 – SaM146, который имеет огромные проблемы, тоже для меньшего самолета разрабатывался?

– Конечно, для 75-местного. Все получилось, как с Ту-204. Для удлиненного SuperJet потребовалось усилить крыло. Чтобы полетел на 4000 км, пришлось баки делать больше. Значит, топлива больше надо, значит, надо ноги тяжелее. Ниши шасси у него огромные.

Знаете, это даже в третий раз совершили такую ошибку. Потому что второй раз был с региональным самолетом Ту-334, который делали на замену Ту-134.

– Ту-334 в итоге не стали производить и запустили программу SSJ100.

– А знаете, почему не стали?

– Потому что SSJ100 сделали.

– Нет. Потому что его разработали с крылом на 80-местную машину. Региональную. Но потом решили: раз мы делаем scale up с Ту-204, то сделаем Ту-334 на половину размерности последнего. И удлинит корпус, но крыло оставили прежним. А есть такое мнемоническое правило: на каждого пассажира, грубо говоря, нужен 1 кв. м поверхности крыла. И у разработанного Ту-334 возникли проблемы с пилотажными характеристиками.

– Как такое возможно? Это же вроде очевидная вещь.

– Американцы же так сделали, и европейцы сделали. Вот этот самолет (берет модель Airbus 320 на своем столе) выпускался в версии 319, 320 и 321 – а Airbus 321 достаточно большой самолет. Но они исходно при проектировании заложили возможность scale up. А мы не заложили.

Я аэрокосмический инженер. Я этим жил, всю жизнь больше ничем не занимался. Только летающими трубами – горизонтально летающими, вертикально. Летающие трубы – это то, в чем, наверно, я понимаю. (Смеется.) Если бы они сделали Ту-204 и Ту-334 на 160 и 80 мест, их было бы полно, они бы летали, заполонив всю страну. Если бы SSJ100 был на 75 мест, он был бы основным региональным лайнером страны. Очередь авиакомпаний бы выстроилась помимо нашего заказа.

– Когда было заявлено о проекте SSJ75, то эксперты авиации говорили, что он не нужен, так как менее вместительный самолет по определению менее эффективен. Что есть мировая тенденция к росту вместительности.

– Правильно, все растет. Но SuperJet исходно разрабатывался на 75 кресел. Его проблемы с крылом также исходят из того, что самолет перетяжеленный. И повторяюсь: у маленького самолета больше расходы на кресло (seat cost), но расходы на рейс (trip cost) ниже. И для региональной авиации нужен самолет с trip cost минимум на 30% ниже, чем у среднемагистральных у Boeing и Airbus.

Как решить проблемы Superjet

– Как уменьшение размеров SSJ100 позволило бы решить проблемы с ресурсом двигателей SaM146 и со стойками шасси?

– Сокращение самолета (зарисовывает два участка фюзеляжа по бокам от крыльев) на 30 мест, если шесть рядов кресел (максимальная вместимость SSJ100 – 105 мест. – «Ведомости»), как мы просили, сделало бы его значительно легче. Соответственно снизился бы расход топлива, двигатели бы работали в менее напряженном режиме, меньше ломались. И тогда крыло переделывать не надо вовсе. Ведь нагрузка уйдет, и все вернется в первоначальное состояние, как проектировали.

– Что у SSJ100 с крылом?

– Оно трещит. Для существующей версии на 100 мест надо менять крыло. Также мы предлагали поменять конструкцию крепления шасси и вот этот элемент (зарисовывает фюзеляж в районе соединения с крыльями). У SSJ100 пол пассажирской кабины в этом месте композитный, мы хотели его поменять.

– Почему?

– Как самолет должен работать? Если мы берем случай катастрофической посадки в зоне аэродрома, то самолет должен защитить пассажиров 240 секунд. Прежде всего, кабина рассчитана на перегрузки 16 G. То есть при посадке с перегрузкой 16 G пассажир должен

быть в состоянии покинуть самолет на своих ногах (максимальная перегрузка сгоревшего в мае SSJ100 «Аэрофлота» при жесткой посадке была 8 G). А после такой посадки самолет должен защитить пассажиров от огня и отравляющих веществ еще 240 секунд: 120 секунд дается на прибытие пожарного расчета, 30 секунд – пожарным смыть керосин с одной стороны судна, если он вдруг вытечет, хотя не должен, и за 90 секунд 100% пассажиров и экипажа должны покинуть судно через половину эвакуационных выходов. Алюминий держит 240 секунд, а этот композит, как оказалось, нет. Он плавится и дает дым.

– SSJ100 единственный самолет с композитным полом?

– Я не знаю. Просто самолеты делают так, чтобы они держали 240 секунд. Делай из чего угодно – хоть из дерева и подложи асбестовый лист.

Я хочу, чтобы вы посмотрели: это катастрофа Boeing 777 в аэропорту Сан-Франциско (показывает на планшете видео знаменитого крушения лайнера авиакомпании Asiana в 2013 г.) – вот он ударился днищем о полосу, его метров на 50 подбросило, вот отлетел хвост, вот отлетели двигатели. Впечатляет? Знаете, сколько человек погибло? Трое: двоих задавили пожарные машины, один выпрыгнул мимо трапа. Правильно спроектированный самолет! Вот смотрите, он тоже горел.

– Вы же в предварительном соглашении прописывали и требования к экономической эффективности SSJ75. Может, они оказались завышенными?

– Нет, мы не прописали ничего космического. Это был бы самолет, строго говоря, предыдущего поколения. С топливной эффективностью, близкой к Embraer, которые выпущены 20 лет назад и на которых мы летаем.

Когда самолет летает на короткие расстояния, расход топлива для него не настолько критичен. 10% экономии для Boeing 777, который 8 т в час потребляет, – это серьезно. А для Embraer, который примерно 1,8 т в час потребляет, – это разница всего в 100–200 кг. Намного больше съедают аэропортовые сборы и зарплаты. Эффективность этого самолета в любом случае не будет очень высокой. В мире нет региональных компаний, которые были бы эффективны в отрыве от магистральной сети. Такие проекты обречены на провал.

– Или на субсидирование?

– Или на бесконечное количество денег. Представим, что наши субсидии отдадут кому-то другому. Он возьмет эти 13 линий, мы уйдем, а куда денутся остальные направления?

– Но ведь в госпрограмму развития авиационной промышленности около 50 млрд руб. заложено на разработку SSJ75.

– У меня есть подозрения, что его не стали делать потому, что мы настаивали на участии в испытаниях самолета. Чтобы у нас было понимание, что он соответствует требованиям летной годности.

– Даже контроль летной годности, не только эффективности? Это необычное требование для заказчика.

– Да, такое у нас условие.

Сырой проект Сбербанка и ВТБ

– Сбербанк и ВТБ хотели привлечь S7 Group в свой проект региональной авиакомпании. Но вы не заинтересовались, как говорят банкиры. Почему?

– Я не скажу, что мы совсем не заинтересовались. Мы не заинтересовались в том виде, в каком это предлагалось. Это опять проблема непонимания между индустриями.

– А что банки предлагали, с чем вы не были согласны?

– Там очень сыро все. Даже нечего обсуждать. Главное, на чем не сошлись, – они хотели решить задачу быстро, т. е. с использованием SSJ100. Мы говорим, что для региональных перевозок он не подходит, что мы готовы с 75-местным самолетом заниматься. Но российский появился бы через несколько лет, а на сегодня мы видим подходящий тип

только Embraer, а когда сделали бы 75-местный «Сухой», мы готовы были на него менять. Но банки не готовы с иностранным самолетом, они предлагают SSJ100.

– Мне рассказывали, что вообще весь проект уперся в ваше нежелание. Что Сбербанк и ВТБ хотели только S7 видеть партнером, хотя были другие желающие из числа авиакомпаний.

– Правильно. Потому что мы самые большие в региональных перевозках. Банки хорошо понимают все, что касается денег. Поэтому такие богатые.

– Сколько самолетов планировалось в этом проекте?

– Там задача ставилась в количестве пассажиров. Банки готовы были положить столько денег, сколько потребуется. Расчет был выйти на 12 млн пассажиров в год за шесть лет. Государство готово субсидировать этот проект. Но промышленность отказывается делать нужный нам самолет.

– Раз государство субсидирует и там предполагается долгосрочное соглашение о субсидируемых перевозках наподобие концессии, почему бы вам не взяться с любым самолетом?

– Возможности государства субсидировать ограничены. На неправильном самолете субсидии понадобились бы очень большие, до 100 млрд руб. в год.

– Там же планировалось примерно 2000 руб. на пассажира в год.

– Для этого нужен правильный самолет. И без мощной магистральной и региональной маршрутной сети проект не работает совсем. Банки это хорошо понимают, поэтому с нами и разговаривают.

– В проекте Сбербанка и ВТБ предполагалось в перспективе использование также турбовинтового Ил-114-300 на 64 кресла после того, как этот модернизированный самолет будет разработан. Что вы думаете о нем?

– Он пока не существует. Мы его пока не оцениваем как самый массовый самолет.

Новый самолет за три года

– Развитие региональных перевозок требует не только регионального джета, нужен еще самолет для малой авиации.

– В нашей региональной модели мы видим 75-местную машину и замену Ан-2. И мы готовы здорово вложиться в проект, который придет на замену Ан-2.

– Его же как раз планирует выпускать Улан-Удэнский вертолетный завод холдинга «Вертолеты России». Будущий самолет назвали «Байкал».

– Да, а разработал его Сибирский научно-исследовательский институт авиации. Вы знаете, кстати, что и сам Ан-2 родился в Новосибирске? Авиаконструктор Олег Антонов тогда командовал филиалом ЦАГИ в Новосибирске. Я думал, что «Байкал» будут делать. Мы видим для себя 100 таких самолетов, они бы летали в Сибири, на Дальнем Востоке и подвозили бы пассажиров для нашей региональной сети.

Но опять же на том совещании Минпромторг заявил, что не будут. А вместо «Байкала» будет разработан другой самолет – металлический моноплан. А рынку нужен «Байкал», композитный биплан вместо Ан-2.

– Почему отказались от «Байкала»? Ведь этот проект так разрекламировали! «Вертолеты России» подписали с «Полярными авиалиниями» и республикой Якутией соглашение о поставке 100 «Байкалов».

– В докладе было сказано: мы со всеми обсудили и решили так. Обсудили опять же без нас. Знаете, когда хочешь продвинуть свое мнение, обсуждать надо с теми, у кого нет голоса. (Смеется.)

– В чем разница этих концепций?

– Биплан будет лучшей заменой Ан-2, расширит его зону применения, а моноплан не сможет покрыть даже то, что Ан-2 сегодня. И взлетно-посадочная полоса ему нужна длиннее. Если, бог даст, мы этот проект сделаем сами – пусть им будет стыдно.

-
- На вашем будущем заводе в Московской области? Он же создается под проект реактивного бизнес-джета Victory.
 - Технологии те же самые. Мы потому и запустили сначала проект бизнес-джета, что считали, что государство сделает «Байкал» на замену Ан-2. Иначе сами бы занялись заменой Ан-2.
 - А сколько бы составили инвестиции в разработку?
 - Думаю, примерно 7 млрд руб., сравнительно небольшую сумму. У нас уже многое готово, вы не представляете себе! Очень много наработок есть. СибНИА из-за реструктуризации запретили конструкторскую деятельность, они полтора года назад сократили КБ. Мы 20 конструкторов наняли. Мы смогли бы сделать самолет меньше чем за три года.
 - Когда примете решение о старте проекта? И от чего оно может зависеть?
 - Безусловно, для разработки замены Ан-2 нам нужен заказ минимум на 100 самолетов. Или заказ нам на субсидируемые перевозки на них от регионов. Я за последние две недели встретился с руководителями некоторых регионов, есть ощущение, что 100 самолетов мы наберем. Такую малую авиацию обычно субсидируют правительства регионов. И как показал наш проект в Новосибирске, мультипликативный эффект был бы высокий.
 - А вольны будут главы регионов в выборе? Не будет ли он политически продиктован, если за бюджетный счет будет разработан другой самолет малой авиации?
 - Этого я не знаю.
 - Не планируете все же заняться дальнемагистральными перевозками?
 - Мы видим, что «Аэрофлот» развивает сеть дальнемагистральных направлений и делает это хорошо. Зачем нам вставлять ему палки в колеса? Мы готовы делать S7 Airlines основной компанией в региональных перевозках.
 - Почему палки в колеса? Это была бы честная конкуренция.
 - Нам надо перестать конкурировать друг с другом. Надо объединяться, как очень хорошо умеют американцы, и делать каждому то, что хорошо получается.
- <https://www.vedomosti.ru/business/characters/2019/09/03/810287-vladislav-filev-aviaprom>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСЕЙ НЕВЕЛЬСКИЙ, ПОЛИНА ТРИФОНОВА, МИХАИЛ ОВЕРЧЕНКО; 2019.09.03; BOEING 737 MAX МОЖЕТ ВЕРНУТЬСЯ В СТРОЙ НЕ РАНЬШЕ 2020 ГОДА; ПРОИЗВОДИТЕЛЬ ПОКА НЕ МОЖЕТ УБЕДИТЬ РЕГУЛЯТОРОВ В БЕЗОПАСНОСТИ ЭТИХ САМОЛЕТОВ

Возвращение Boeing 737 Max в эксплуатацию снова может быть отложено. В Северной Америке эти самолеты вряд ли начнут летать к началу рождественского сезона в декабре, а в Европе – раньше января, сообщает The Wall Street Journal со ссылкой на представителей правительства и профсоюза пилотов США. Boeing до сих пор не удалось убедить международных регуляторов в безопасности этой модели.

Полеты на 737 Max были приостановлены по всему миру в марте 2019 г. после двух похожих авиакатастроф в Индонезии и Эфиопии, в которых погибло 346 человек. Предполагается, что причиной крушения в обоих случаях был сбой в работе системы MCAS, который заставлял нос самолета опускаться из-за неверных данных об угле наклона.

В августе состоялся брифинг, на котором Boeing представил документы, описывающие предлагаемые изменения в программном обеспечении и отвечающие на вопросы о других технических деталях. Однако американских, европейских, бразильских и других регуляторов не устроили ответы Boeing, утверждают источники WSJ. Это означает, что компании снова придется проработать эти вопросы и представить новый доклад. Кроме того, по словам двух чиновников, а также представителей профсоюза пилотов, в последние недели Boeing и Федеральное управление гражданской авиации США (FAA)

выявили еще один потенциальный риск в компьютерной системе управления полетом, что потребует дополнительных изменений в ПО и испытаний.

Внесенные изменения должны будут одобрить FAA и другие регуляторы, в том числе с помощью тестов на симуляторе и испытательных полетов. Таким образом, процесс, вероятно, затянется еще на несколько недель по сравнению с ожидавшимися сроками. По словам источников WSJ, это сильно сокращает вероятность того, что самолет может вернуться в эксплуатацию в Северной Америке к рождественским праздникам, как ранее прогнозировали Boeing и некоторые авиаперевозчики США. В Европе некоторые представители авиационной отрасли все больше убеждены, что полеты 737 Max вряд ли начнутся раньше января, пишет газета.

Наибольшие разногласия у американских и европейских регуляторов вызывают вопросы подготовки пилотов. В отличие от европейцев, FAA и большинство лидеров американского профсоюза пилотов не считают нужной дополнительную предварительную тренировку на симуляторах. В итоге в каждой стране власти будут принимать решение по этому поводу самостоятельно.

Представитель Boeing отказался дать WSJ комментарии по поводу августовского брифинга, о котором ранее не было известно. «Мы по-прежнему надеемся, что эксплуатация модели возобновится в начале IV квартала», – сказал он. Представитель FAA отметил, что регулятор не придерживается какого-либо установленного срока. Кроме того, международной группе экспертов, включающей представителей девяти зарубежных регулирующих органов, потребуется больше времени, чтобы дать свои рекомендации, подтвердило FAA.

Регуляторы США знали о высоком риске нового крушения Boeing 737 Max

American Airlines и United Airlines уверены, что смогут начать использовать 737 Max к концу декабря, хотя прежде рассчитывали на сертификацию модели к началу ноября. Другая американская авиакомпания, Southwest Airlines, и Air Canada не планируют вводить самолет в эксплуатацию раньше следующего года, чтобы не столкнуться с проблемами в случае новой отсрочки со стороны регуляторов. «Отказавшись от использования Max в нашем расписании, мы можем снизить риск отмены рейсов в последнюю минуту», – заявила в августе Southwest.

На момент приостановки эксплуатации 737 Max американские авиаперевозчики использовали 72 самолета этой модели. Предполагалось, что их количество удвоится в этом году.

Предсказать исход переговоров авиаперевозчиков и лизингодателей с производителем по теме приобретения Boeing 737 Max сейчас сложно, замечает исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев. Российские заказчики пока сохраняют спокойствие, большинству из них выгодно не расторгать сделки, а в досудебном порядке договариваться о скидках и преференциях на будущие поставки самолетов этой модели, уверен эксперт: «Все-таки авиакомпании рассчитывают на то, что модель с данными характеристиками будет летать по их маршрутной сети». Но и авиационные, и лизинговые компании уже столкнулись с проблемами. Сейчас в России 737 Max есть у авиакомпании «Глобус» (входит в S7 Group) – два самолета, которые не эксплуатируются, приводит данные Пантелеев. По его словам, еще с мая ожидали поступления новых машин «Уральские авиалинии» и Utair. «Перевозчики рассчитывали получить новые современные самолеты к летнему сезону и вывести их на маршруты. Однако поставки сорвались, и компании недополучили прибыль», – отмечает эксперт. На прошлой неделе принадлежащая госкорпорации «Ростех» лизинговая компания «Авиакапитал-сервис» подала иск к Boeing с требованием расторгнуть контракт на 35 Boeing 737 Max. По данным Financial Times, компания также требует вернуть \$35 млн предоплаты, возместить недополученную прибыль в размере \$75 млн и ущерб на \$115 млн.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/09/02/810286-boeing-737-max-vernutsya>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2019.09.02; ЛЕГКИЕ КОПТЕРЫ И ДРОНЫ ПОСТАВЯТ НА УЧЕТ

Легким беспилотным летательным аппаратам начнут присваивать учетные номера, чтобы всегда можно было установить их владельца. Правила учета для беспилотников с максимальной взлетной массой от 0,25 килограмма до 30 килограммов вступают в силу с 27 сентября.

Речь идет как об аппаратах, способных выполнять профессиональные задачи, так и о детских игрушках и о самостоятельно сконструированных моделях. Более тяжелые должны проходить регистрацию, на них требуется оформлять права собственности.

Позаботиться о легализации своего коптера должен его владелец. Он представляет в **Росавиацию** заявление с приложением фотографии беспилотного воздушного судна. А в заявлении указывает свои контакты, информацию о беспилотнике, его изготовителе и сведения о владельце, то есть о себе. Заявление можно направить по почте, через портал госуслуг или портал учета беспилотных воздушных судов.

Подать заявление нужно в течение 10 рабочих дней со дня приобретения или ввоза аппарата в Россию. Если же какой-то умелец собрал беспилотник сам, то должен поставить его на учет до начала использования. Присвоенный учетный номер нужно нанести на элементы конструкции летательного аппарата.

«Безусловно, процедура учета нужна. Все больше появляется беспилотников, которые покупают любители хороших фотографий, видеосъемки. Но очень много владельцев управляют беспилотниками неосмотрительно», - говорит руководитель Ассоциации эксплуатантов и разработчиков беспилотных авиационных систем Глеб Бабинцев. Главная задача учета - идентифицировать виновника ущерба, если таковой случится. «Например, беспилотник может упасть на автомобиль, врезаться в здание или даже причинить вред человеку», - поясняет он.

Если гражданин выведет в небо после 27 сентября не поставленный на учет беспилотник, ему грозит штраф в две тысячи рублей, а юрлицу грозит штраф в 50 - 80 тысяч рублей. Если же при этом будет нарушено воздушное пространство, скажем, дрон будет летать у аэродрома, физлицу могут выписать штраф в размере 20 - 50 тысяч рублей, а юрлицу в 200 - 300 тысяч рублей.

При этом вместе с ужесточением правил учета беспилотников упростится порядок их использования. «Скоро вступят в силу изменения в федеральные правила использования воздушного пространства. Можно будет летать без получения разрешения на высоте до 150 метров в пределах видимости, кроме зон ограничения», - говорит эксперт.

РЖД-ПАРТНЕР; ГУСАЧЕНКО НАТАЛЬЯ; 2019.09.02; БЮДЖЕТНЫЙ ПОЛЕТ ИЛИ ПОБЕДНОЕ ШЕСТВИЕ?

В России лоукостеры пышно именуют драйверами повышения уровня авиатранспортной доступности, по крайней мере в соответствующих национальных проектах. Но единственным лоукостером в стране по-прежнему остается лишь компания «Победа» - дочернее предприятие ПАО «Аэрофлот». Что же мешает расширению сети бюджетного авиатранспорта в России и стоит ли ее развивать в современных экономических условиях? Трансформация в гибрид

Во многих странах лоукостеры показывают рост как рыночной доли в структуре пассажирского авиатранспорта, так и собственных финансовых показателей. Российский рынок не является исключением. Компания «Победа», основанная в сентябре 2004-го, развивается весьма динамично: по данным **Росавиации**, за I полугодие текущего года она перевезла на 44,7% больше пассажиров, чем за аналогичный период 2018-го. В годовой динамике пассажирооборот вырос на 45,3%, объемы перевезенных грузов и почты - на 37,9%, грузооборот - на 40,5%.

В июле 2019-го «Победа» сообщила об абсолютном мировом рекорде среди авиакомпаний по темпам роста перевозок в 2018 году: за указанный период прирост пассажиропотока достиг 56,8%. В июне 2019-го флот «Победы» включал 30 современных воздушных судов Boeing 737-800, чей средний возраст - всего 2,3 года. Компания-лоукостер периодически анонсирует улучшение условий перелета для пассажиров. К примеру, с 9 августа текущего года им разрешили провозить в салоне самолета ноутбуки без чехлов сверх установленной нормы ручной клади, хотя ранее подобные устройства полагалось упаковывать в ручную кладь, чьи габариты должны строго соблюдаться и не превышать 36x30x27 см.

Вполне вероятно, что возможность динамичного роста в сегменте дешевых перевозок привлекает и остальные российские авиакомпании, поэтому они либо уже перешли, либо планируют перейти к гибридной бизнес-модели, в которой используются приемы, характерные для лоукостеров: дешевая базовая услуга с минимумом удобств и возможность покупки дополнительных платных сервисов при желании клиента. Эту модель, в частности, применяет и сама группа «Аэрофлот». Например, с 2 апреля текущего года она ввела безбагажные тарифы на ряде среднемагистральных маршрутов авиакомпании «Россия», а также на перевозки судами ПАО «Аэрофлот» в города Германии (Берлин, Франкфурт, Дюссельдорф, Мюнхен, Гамбург, Штутгарт, Ганновер и Дрезден) и Италии (Рим, Милан, Венеция, Болонья, Неаполь и Верона). На некоторых направлениях снижение тарифа составило до 30%, отметили представители компании.

Комментируя нововведения, директор консалтинговой компании «Инфомост» Борис Рыбак сообщил: «Это делается как раз для того, чтобы выравнять конкурентные условия для «Аэрофлота» и других российских авиакомпаний, большинство из которых уже давно ввели безбагажные тарифы. На мой взгляд, «Аэрофлот» хочет иметь такую же тарифную линейку и опробует ее на двух европейских направлениях».

Транспортный редактор Travel.ru Юрий Плохотниченко говорит о том, что в России, по сути, большинство авиакомпаний уже работают по бюджетной модели. По его словам, у всех перевозчиков минимальный тариф не включает провоз багажа (исключения есть лишь для отдельных направлений), у многих не учитывает питание на борту, бесплатный выбор места, возможность сдать или обменять билет. «Уже наберется минимум с полдюжины компаний, не включающих в тариф даже стандартную ручную кладь и позволяющих пассажиру провезти бесплатно только какой-то мелкий предмет вроде городского рюкзачка. Другое дело, что авиакомпании идут на такой шаг не от хорошей жизни, а ввиду нелегкой экономической ситуации в стране за последние 5 лет, - поясняет эксперт. - Пассажиры в массе своей попросту не могут оплачивать дорогие билеты, потому и перевозчики лишены возможности взвинчивать тариф до бесконечности. Авиакомпании пошли по пути отвязывания от билета большинства услуг, которые раньше были включены в него по умолчанию. Теперь желающие могут платить за них дополнительно, но очень многие стараются уложиться в минимум без дополнительных услуг и летать относительно недорого».

По мнению исполнительного директора агентства «АвиаПорт», авиаэксперта Олега Пантелеева, именно такая трансформация бизнеса позволила российским авиакомпаниям конкурировать с «Победой» на ряде направлений, где летает лоукостер. «Если посмотреть величину издержек на 1 пасс.-км, то практически все российские авиакомпании по мировым меркам - лоукостеры. В выигрыше остается пассажир, который может совершить перелет, доступный по цене и оптимальный по набору услуг», - отмечает он.

В начале пути

Большинство экспертов отрасли сходятся во мнении: в нынешних экономических условиях, когда доходы населения фактически прекратили рост и, по сути, продолжают снижаться, развитие лоукостеров логично и целесообразно. Но ему мешает целый ряд факторов: тот же низкий уровень доходов населения, высокая стоимость авиатоплива и

невыгодный для закупающих оборудование за рубежом российских компаний курс национальной валюты.

Еще одной значимой причиной, тормозящей развитие системы лоукостеров, является несовершенство российского законодательства в сфере пассажирских авиаперевозок. Руководитель интернет-портала «Наш транспорт» Константин Венцлавович называет его «довольно архаичным». «С одной стороны, законом те же невозвратные билеты и возможность продавать билеты без питания и багажа были разрешены. С другой - в нормах провоза ручной клади остался список бесплатно провозимых предметов, который из-за своей обширности и крайне размытых формулировок затрудняет трактовку правил и приводит к постоянным конфликтам при регистрации и посадке», - говорит он.

Ю. Плохотниченко поясняет: властям стоило бы озаботиться ликвидацией избыточного регулирования и сдерживанием расценок на услуги аэропортов. По словам эксперта, авиакомпания жалуются на огромные тарифы, монополизацию услуг российских аэропортов и их фактическое навязывание. Например, в отечественных воздушных портах чаще всего пассажирам не разрешают пройти пешком от терминала к самолету, даже если это всего сотня метров, а авиакомпанию вынуждают оплачивать расходы на автобус. «То же самое происходит с массой прочих сервисов вроде доставки питания на борт, обработки багажа, регистрации пассажиров, - комментирует Ю. Плохотниченко. - Многие пассажиры сейчас не возят багаж и не проходят регистрацию в аэропорту. По идее, это должно экономить деньги пассажира и перевозчика, но в реальности авиакомпании жалуются, что российское законодательство позволяет аэропортам в любом случае взимать с перевозчика полную плату за каждого пассажира, независимо от того, пользуется он этими сервисами или нет. В итоге это отражается на цене билета и делает перевозки менее доступными».

Исправить и изменить

Для развития лоукостеров нужно изменить два аспекта, считает независимый эксперт Дмитрий Адамов. «Во-первых, упростить правила регулирования перевозок так, чтобы лоукостер мог летать с минимальными простоями, как воздушное маршрутное такси. Во-вторых, строить существенно больше судов - как минимум +20-30% к нынешнему уровню, чтобы у перевозчиков был стимул их активно эксплуатировать. В условиях крайне интенсивной эксплуатации самолетов количество отказов техники должно быть сведено к минимуму, а унификация парка позволит оперативно заменить на рейсе воздушное судно без смены экипажа и изменения числа посадочных мест», - полагает он.

В то же время потребность в большом количестве унифицированных новых самолетов сопряжена с необходимостью масштабных капитальных вложений и доступа к крупным финансовым ресурсам. «Хотя в мире и зарегистрированы попытки создания лоукостеров на региональных и дальнемагистральных маршрутах, наиболее успешные компании работают на ближнемагистральных рейсах на воздушных судах семейств Boeing 737 или Airbus A320. С учетом этого ждать скорого появления лоукостеров на отечественных воздушных судах не приходится по чисто техническим причинам», - высказывается К. Венцлавович. По мнению эксперта, региональный «Суперджет» не слишком подходит по дальности перелета и вместимости салона, не говоря о том, что судно остается новым самолетом с неизбежными «детскими» болезнями, которые характерны для всех новых типов судов независимо от страны происхождения и авторитета производителя. Будущий МС-21 подойдет для лоукостеров по своим характеристикам, но внедрять и обкатывать новинки смогут только крупные авиакомпании с традиционной моделью развития.

«В плане развития инфраструктуры что-либо заметно улучшить будет крайне сложно. В мире лоукостеры стараются использовать альтернативные крупным аэропорты - менее загруженные, более удаленные от городов и, следовательно, более дешевые. В России таких аэропортов практически нет: в подавляющем большинстве городов есть только один аэропорт и появления новых воздушных гаваней ожидать, увы, не приходится. При этом

конкуренция на рынке авиаперевозок остается крайне высокой, что заставляет авиакомпании в течение длительного времени работать с минимальным уровнем доходности или вовсе в убыток, - добавляет эксперт. - Это затрудняет обновление воздушного парка, авиакомпании вынуждены использовать старые, дорогие в обслуживании и менее экономичные самолеты, что еще больше сокращает их прибыль и тормозит развитие».

В ожидании передачи

Развитие системы лоукостеров ряд экспертов связывают с реконструкцией военного аэродрома Сиверский под Санкт-Петербургом, построенного в 1937 году. Строительство и введение в эксплуатацию пассажирского аэропорта на базе указанного включены в Стратегию развития Ленинградской области до 2030 года. Работа по передаче комплекса аэродрома в ведение региона и реализации инвестиционного проекта идет с 2016 года. В начале января 2019-го губернатор Ленинградской области Александр Дрозденко на своей странице в Instagram сообщил о том, что уже в следующем году аэропорт Сиверский должен принять и отправить первые самолеты. «Время встать на крыло: реализация проекта аэропорта в Сиверском переходит в активную фазу. В 2020 году аэропорт должен принять и отправить первые самолеты. На встрече Дмитрий Никитин (генеральный директор компании «Евросиб», которая планирует выступить одним из инвесторов проекта. - Прим. ред.) представил дорожную карту проекта», - написал глава региона. По словам А. Дрозденко, на первом этапе предусмотрено создание каргоаэропорта, предназначенного для грузовых перевозок. На втором этапе предполагается приспособить Сиверский для малой бизнес-авиации, на третьем - создать на базе аэропорта терминал для пассажирских авиакомпаний-лоукостеров.

24 мая **Министерство транспорта РФ** соответствующим письмом **Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиация)** подтвердило возможность размещения аэропорта около поселка Сиверский Гатчинского района. «В ближайшее время будут разграничены территории военного и гражданского использования и сформирован земельный участок для инвестпроекта по строительству грузового и лоукостерного хаба», - уточнил А. Дрозденко. Реализацию проекта курирует управление по транспорту Ленинградской области.

Что касается финансирования проекта, то, по последним данным, в нем появился еще один потенциальный инвестор. Помимо холдинга «Евросиб», источники сообщают о планах ООО «Ленавиа», основным видом деятельности которого является вспомогательная, связанная с воздушным и космическим транспортом. В настоящее время инвестор разрабатывает генеральный план и технико-экономическое обоснование инвестиционного проекта по строительству аэропорта. Также в данный момент проводится экспертиза аэродромных покрытий для последующего определения объема инвестиций, необходимых для реконструкции взлетно-посадочной полосы. Реализация проекта начнется только после окончания процесса передачи земельного участка в собственность Ленинградской области.

Подытоживая, отметим, что потенциал для развития сети бюджетного авиатранспорта в России есть. Но переход в нынешних реалиях к другой бизнес-модели не столь необходим - авиакомпании либо уже и так готовы работать по условиям системы, либо не могут этого сделать в силу целого ряда факторов, в том числе объективных, как то: несовершенство российского законодательства, необходимость в пополнении флота, отсутствие подходящих аэродромов и т. д.

Другими словами, одного желания перевозчиков (равно как и пассажиров) крайне мало. Изменить систему возможно только с помощью комплексных и масштабных решений на федеральном уровне. Пока же авиакомпаниям приходится мириться и подстраиваться, меняя стратегии и в определенной степени саму политику компании.

Для развития лоукостеров нужно изменить два аспекта: во-первых, упростить правила регулирования перевозок так, чтобы лоукостер мог летать с минимальными простоями, как воздушное маршрутное такси. Во-вторых, строить существенно больше судов - как минимум +20-30% к нынешнему уровню, чтобы у перевозчиков был стимул их активно эксплуатировать.

Властям стоило бы озаботиться ликвидацией избыточного регулирования и сдерживанием расценок на услуги аэропортов. Авиакомпании жалуются на огромные тарифы, монополизацию услуг российских аэропортов и их фактическое навязывание.

Например, в отечественных воздушных портах чаще всего пассажирам не разрешают пройти пешком от терминала к самолету, даже если это всего сотня метров, а авиакомпанию вынуждают оплачивать расходы на автобус.

РИА НОВОСТИ; 2019.09.03; ПЕРВЫЙ ВЕРТОЛЕТ МИ-171А2 ДЛЯ ИНДИИ ПОКАЖУТ НА ВЭФ-2019

Первый из двух вертолетов Ми-171А2 для индийской компании Vectra Group изготовлен, его покажут на Восточном экономическом форуме, сообщил в интервью РИА Новости управляющий директор «Улан-Удэнского авиационного завода» (У-УАЗ, входит в «Вертолеты России») Леонид Белых.

Восточный экономический форум пройдет с 4 по 6 сентября 2019 года во Владивостоке.

«Первая машина готова, будет выставляться на Восточном экономическом форуме и до конца года поставлена Индии», - сказал Белых.

В 2017 году «Вертолеты России» и Vectra Group заключили контракт на поставку вертолета Ми-171А2 с опционом на еще одну машину данного типа. Летом генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский сообщил, что индийская компания Vectra Group получит первый вертолет Ми-171А2 уже в этом году.

Многоцелевой вертолет Ми-171А2 представляет собой результат глубокой модернизации машин всемирно известного семейства Ми-8/Ми-17. В конструкцию Ми-171А2 внесено более 80 изменений относительно базовой модели. Вертолет оснащен двигателями ВК-2500ПС-03 с цифровой системой управления. В связи с увеличением мощности силовой установки усилена трансмиссия.

В августе 2017 года вертолет Ми-171А2 получил от Федерального агентства воздушного транспорта РФ сертификат типа по категории «А», предусматривающей выполнение самых высоких требований безопасности полетов, предъявляемых к гражданским вертолетам. В январе 2018 года Ми-171А2 успешно прошел испытания на возможность эксплуатации в условиях температуры окружающего воздуха до минус 50 градусов по Цельсию.

<https://ria.ru/20190903/1558188527.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.09.03; ОБЛИК САМОЛЕТА НА ЗАМЕНУ АН-2 ОПРЕДЕЛЯТ В СЕНТЯБРЕ

Облик самолета, который будут производить в России на замену Ан-2, будет определен в сентябре, сообщил в интервью РИА Новости управляющий директор «Улан-Удэнского авиационного завода» (У-УАЗ, входит в «Вертолеты России») Леонид Белых.

Таким образом, он подтвердил информацию источника, который в конце августа сообщал РИА Новости, что решение о судьбе ТВС-2ДТС, а также о том, какие его технологические особенности будут использованы при создании нового самолета, будет принято в сентябре.

«Сегодня подписан ряд соглашений с Минпромторгом, Росавиацией, эксплуатирующими организациями. Собраны пожелания потенциальных заказчиков по техническим характеристикам регионального самолета, в сентябре будет объявлен конкурс на продолжение этой работы. Именно тогда станет ясен окончательный облик этого

самолета, и Улан-Удэнский авиационный завод начнет организацию его производства», - сказал Белых.

По его словам, необходимость легкого регионального самолета давно подтверждена маркетинговыми исследованиями. «Он остро нужен для решения вопроса транспортной доступности регионов страны», - добавил собеседник агентства.

Говоря о возможностях предприятия, Белых подчеркнул, что завод в состоянии выполнить любой заказ. «Сколько потребуется, столько и будет производить. Мощности на базе нашего технопарка позволят выполнить любой заказ. Ограничений в этой программе нет», - сказал он.

Ранее в пресс-службе Минпромторга РИА Новости сообщили, что новый региональный самолет вместимостью 9-14 человек создадут в России на замену Ан-2 «Кукурузник». Изначально планировалось, что Ан-2 заменит одномоторный самолет ТВС-2ДТС «Байкал», разработанный Сибирским НИИ авиации на базе «Кукурузника». Его серийное производство планировалось начать в 2021 году на Улан-Удэнском авиазаводе. В ведомстве отметили, что самолет создается для повышения транспортной доступности отдаленных регионов России и развития местных воздушных линий в обеспечение региональных и межрегиональных пассажирских авиаперевозок.

<https://ria.ru/20190903/1558188375.html>

ТАСС; 2019.09.02; ГОСКОРПОРАЦИЯ ПО ОРВД ПРИНЯЛА УЧАСТИЕ В МАКС-2019

Федеральное государственное унитарное предприятие «Государственная корпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации» (ФГУП «Госкорпорация по ОрВД») подвело итоги завершившегося накануне на аэродроме «Раменское» в городе Жуковский (Московская область) Международного авиационно-космического салона «МАКС-2019».

В объединенной экспозиции подведомственных предприятий **Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиация)**, развернутой в построенном эксклюзивно для МАКС-2019 шале, Госкорпорацией по организации воздушного движения были представлены видео, фото и интерактивные материалы, рассказывающие о деятельности национального провайдера аэронавигационного обслуживания и Института аэронавигации, учредителем которого ГК ОрВД является. Во время работы авиасалона экспозицию посетили делегация ООН, представители российских и зарубежных авиакомпаний, аэропортов, промышленных авиапредприятий и другие официальные лица. Параллельно в одном из выставочных павильонов во все дни работы авиасалона был открыт стенд филиала «Центр аэронавигационной информации» (ЦАИ) ФГУП «Госкорпорация по ОрВД». На нем, как в традиционном бумажном, так и в электронном виде были представлены различные аэронавигационные документы - карты, сборники, базы данных. Этот контент пользовался большим спросом среди профильных авиаспециалистов.

В летной программе МАКС-2019 приняло участие воздушное судно Piaggio P180 Avanti II ФГУП «Госкорпорация по ОрВД». Данный борт оснащен отечественной автоматизированной системой летного контроля (АСЛК). Самолет используется филиалом «Аэроконтроль» для проведения летных проверок наземных средств радиотехнического обеспечения полетов, авиационной электросвязи и систем светосигнального оборудования аэропортов. Piaggio на глазах тысяч зрителей имитировал проведение летной проверки аэродрома «Раменское», пилотаж получил высокую оценку со стороны гостей авиасалона. Сразу после окончания демонстрационных полетов воздушное судно отправилось для работы в аэропорт Байконур.

В рамках деловой программы МАКС-2019 заместитель генерального директора ГК ОрВД Никита Данилов принял участие в конференциях «Беспилотные авиационные системы - из

настоящего в будущее» и «Беспилотные авиационный и космический транспорт», выступил с тематической презентацией и подписал от имени предприятия соглашение о сотрудничестве с Ассоциацией эксплуатантов и разработчиков беспилотных авиационных систем «Аэронет». Согласно документу, стороны совместно разрабатывают и утверждают протокол информационного взаимодействия (API) между системой учета данных беспилотных гражданских воздушных судов с массой от 0,25 кг до 30 кг, ввезенных в нашу страну или произведенных в России, и базой данных Аэронет.

Команда Госкорпорации по ОрВД, сформированная из работников Генеральной дирекции, приняла участие в футбольном турнире «Кубок МАКС-2019».

«Авиасалон для национального провайдера аэронавигационного обслуживания - это уникальная площадка не только в контексте демонстрации своих достижений, но и для диалога с пользователями воздушного пространства РФ, промышленностью, отраслевыми регуляторами. Мы получили много информации, которая будет проанализирована и использована в дальнейшей работе, - подчеркнул, комментируя итоги МАКС-2019, генеральный директор ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» Игорь Моисеенко. - Кроме того, хотелось бы отметить авиадиспетчеров и других специалистов филиала «МЦ АУВД», которые провели большую работу по обеспечению бесконфликтного использования воздушного пространства, а также по обеспечению безопасности показательных полетов и выступлений пилотажных групп во время проведения авиасалона в районе аэродрома Раменское и во всей столичной воздушной зоне».

<https://tass.ru/novosti-partnerov/6833542>

РИА НОВОСТИ; 2019.09.02; ФАС НЕ ВИДИТ ОСНОВАНИЙ ДЛЯ НЕГАТИВНЫХ ПРОГНОЗОВ ПО ЦЕНАМ НА АВИАБИЛЕТЫ

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) не видит основания для негативных прогнозов о росте цен авиабилетов в РФ в текущем году, сообщили РИА Новости в пресс-службе ведомства.

Газета «Известия» в понедельник со ссылкой на заместителя исполнительного директора Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) Бориса Шокурова написала, что стоимость авиабилетов по итогам 2019 года вырастет по сравнению с прошлым годом на 9–10%.

«Учитывая, что цены на перелеты формируются в рыночных условиях и зависят от платёжеспособности граждан, основания для негативных прогнозов отсутствуют», - прокомментировали в ФАС.

Также в ведомстве уточнили, что не оставят без внимания заявление АЭВТ.

«ФАС России не оставит без внимания заявления должностных лиц о росте цен на авиабилеты... Вопросы финансовой поддержки отрасли не могут решаться с помощью шантажа пассажиров», - добавили в ФАС.

Также в пресс-службе отметили, что деятельность АЭВТ будет изучена на предмет сговора.

<https://ria.ru/20190902/1558166112.html>

RNS; 2019.09.02; ФАС ПРОВЕРИТ ЗАЯВЛЕНИЯ О РОСТЕ ЦЕН НА АВИАБИЛЕТЫ

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) изучит заявления представителей Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) о росте цен на авиабилеты в России, в настоящее время в службе не видят оснований для негативных прогнозов. Об этом RNS сообщили в пресс-службе ФАС.

«ФАС России не оставит без внимания заявления должностных лиц о росте цен на авиабилеты. Деятельность организации будет изучена на предмет сговора. Вопросы финансовой поддержки отрасли не могут решаться с помощью шантажа пассажиров.

Учитывая, что цены на перелеты формируются в рыночных условиях и зависят от платёжеспособности граждан, основания для негативных прогнозов отсутствуют», — говорится в сообщении ведомства.

<https://rns.online/transport/FaS-proverit-zayavleniya-o-roste-tsen-na-aviabileti-2019-09-02/>

ТАСС; 2019.09.02; В S7 СПРОГНОЗИРОВАЛИ РОСТ СТОИМОСТИ АВИАБИЛЕТОВ В 2019 ГОДУ

Тенденция роста стоимости авиабилетов в 2019 году действительно существует, сообщили ТАСС в пресс-службе S7, но темпы подорожания билетов не озвучили.

Ранее сегодня газета «Известия» со ссылкой на прогноз Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта сообщила, что по итогам 2019 года авиабилеты подорожают на 9-10%.

«Тенденция роста стоимости авиабилетов действительно присутствует. Это связано с ростом расходов авиакомпаний по большинству статей. В первом полугодии 2019 года основным фактором стало сильное увеличение цен на топливо. В третьем квартале на увеличение тарифов влияют возросшие (в несколько раз в ряду аэропортов) ставки на аэропортовые услуги», - считают в S7.

«Известия» также сообщили, что предпосылками роста цен на авиабилеты являются резкий рост стоимости авиакеросина за 2018 год и избыток провозных емкостей (то есть самолетов на рынке больше, чем необходимо).

<https://tass.ru/ekonomika/6832074>

ТАСС; 2019.09.02; ПРЯМОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ МЕЖДУ КРАСНОДАРОМ И ХАЙНАНОМ ОТКРОЕТСЯ В ОКТЯБРЕ

Российская авиакомпания Azur Air в конце октября запустит прямое сообщение между Краснодаром и китайским популярным курортом Санья на острове Хайнань, полеты будут выполняться по воскресеньям, сообщила в понедельник пресс-служба аэропорта Краснодара.

«Из международного аэропорта Краснодар впервые откроется прямое авиасообщение с Китаем. Авиакомпания Azur Air откроет прямые рейсы на остров Хайнань в китайский город Санья. Полеты будут выполняться еженедельно по воскресеньям - с 27 октября 2019 года по 22 марта 2020 года», - говорится в сообщении.

Уточняется, что направление будут обслуживать самолеты Boeing 767-300 вместимостью 336 пассажиров, время полета составит девять часов.

Провинция Хайнань в последние годы становится все ближе для остального мира. Ежегодно открываются десятки новых международных рейсов, которые призваны обеспечить приток в провинцию не только туристов, но и высококвалифицированных кадров, учитывая создание на острове пилотной зоны свободной торговли и планы властей по превращению Хайнаня в крупный туристический и инновационный центр с развитой экономикой, наукой и промышленностью. В 2018 году остров посетили свыше 76 млн китайских и иностранных туристов, из них 255,8 тыс. человек - российские граждане.

<https://tass.ru/obschestvo/6832792>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.02; ГТЛК КУПИТ ДО 5 ГРУЗОВЫХ BOEING 767-300 ДЛЯ ПЕРЕДАЧИ В ЛИЗИНГ АВИАКОМПАНИИ NORDSTAR

ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК, Салехард) подписало договор лизинга грузовой авиатехники с ООО «Группа компаний «Кратос» (Москва) с последующей передачей полученных самолетов авиакомпании NordStar (Красноярск, находится под контролем ГМК «Норникель» (МОЕХ: GMKN)), сообщила пресс-служба компании.

«ГТЛК планирует приобрести от 1 до 5 воздушных судов типа Boeing 767-300ER для дальнейшей конвертации в грузовую модификацию, передачи в финансовый лизинг ГК «Кратос». GTLK Europe DAC («дочка» ГТЛК) возьмет на себя обязательства по приобретению у производителя воздушных судов, конвертации (самолетов - ИФ) в грузовую модификацию на производственных площадках компании Israel Aerospace Industry (Мексика/Израиль), а также их поставке и передаче в лизинг ГК «Кратос», - говорится в сообщении.

Самолеты планируется передать в эксплуатацию авиакомпании NordStar. «Бизнес-план проекта предусматривает выполнение грузовых авиаперевозок в сегменте быстроразвивающегося рынка e-commerce как на внутрироссийских маршрутах, так и авиарейсами из Китая в Россию и страны ЕС», - уточняется в пресс-релизе ГТЛК.

Стоимость сделки, сроки исполнения и иные условия договора лизинга не называются.

В 2018 году объем грузоперевозок NordStar составил 5,25 тыс. тонн, что на 6,9% меньше, чем годом ранее. За 7 месяцев 2019 года авиакомпания снизила грузоперевозки по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 11,2% - до 2,76 тыс. тонн.

АО «Авиакомпания NordStar» создано в марте 2002 года. Компания имеет свои представительства в 50 городах России, а также в Китае, ОАЭ и Азербайджане. Базовые аэропорты - «Домодедово» (Москва), Красноярск и «Алыкель» (Норильск). Парк воздушных судов состоит из девяти Boeing-737-800, одного Boeing-737-300 и пяти ATR-42-500.

ИНТЕРФАКС; 2019.09.02; УЗГА В 2023Г НАЧНЕТ СЕРИЙНЫЙ ВЫПУСК L-610, ДО 2025Г ПОСТАВИТ 10 САМОЛЕТОВ В ЯКУТИЮ

АО «Уральский завод гражданской авиации» (УЗГА, входит в госкорпорацию «Оборонпром») с 2023 года планирует начать серийный выпуск самолетов L-610, намерено до 2025 года поставить авиакомпании «Полярные авиалинии» (Якутия) 10 единиц техники, говорится в сообщении УЗГА.

Соглашение о поставке стороны подписали на международном авиакосмическом форуме «МАКС-2019». В перспективе самолеты L-610 должны заменить технику семейства Ан-24, которые сегодня являются основным воздушным судном на региональных пассажирских перевозках в Якутии.

«Долгие годы эту нишу занимали самолеты Ан-24 и Ан-26. К сожалению, они уже практически исчерпали свой ресурс и готовятся к списанию во всех авиакомпаниях России в течение ближайших 3-5 лет. В этой связи мы понимаем, что отсутствие полноценной замены может привести к еще большему упадку региональной авиации - людям в регионах просто не на чем будет летать», - приводятся в сообщении слова генерального директора УЗГА Вадима Бадехи.

Отмечается, что L-610 является совместным чешско-российским проектом, который стартовал в этом году. По словам Бадехи, разработка нового L-610 ведется на базе существующего научно-технического задела, но отличия от прототипа 1998 года будут существенные: увеличатся максимальная взлетная масса, грузоподъемность, дальность полета и скорость движения воздушного судна.

АО «Уральский завод гражданской авиации» является одним из крупнейших авиаремонтных предприятий в РФ. Основные виды деятельности - ремонт авиационных газотурбинных двигателей и их агрегатов, главных редукторов, газовых авиационных приводных двигателей.

ТАСС; 2019.09.02; WSJ: НОВЫЕ ПРОБЛЕМЫ ВОЗНИКЛИ В РЕШЕНИИ ВОПРОСА О ВОЗОБНОВЛЕНИИ ПОЛЕТОВ BOEING 737 MAX

Возобновление полетов самолета Boeing 737 MAX может быть отложено на конец 2019 года и затронуть сезон новогодних праздников из-за конфликта между американской

компанией Boeing и международными авиарегуляторами, который разгорелся после встречи их представителей в августе. Об этом в понедельник сообщает газета The Wall Street Journal со ссылкой на источники в американской администрации и профсоюзе пилотов.

По их данным, представители авиавластей США, Европы и Бразилии выступили с критикой Boeing в связи с тем, что компания во время организованной встречи не предоставила информацию об обновлении компьютерной системы управления 737 MAX. Американская авиакомпания должна предоставить соответствующие документы об обновлениях в ПО на проверку Федеральному авиационному управлению (ФАУ) США, после чего должна быть проведена повторная встреча, в ходе которой будет определен срок проведения полетов на симуляторе, а также сертификации.

Как указали источники издания, вынужденные меры приведут к еще нескольким неделям задержек, что сводит к минимуму шансы на возвращение в США к полетам 737 MAX до начала рождественских праздников в декабре. Европейские авиарегуляторы заявили о необходимости дополнительных проверок обновленной системы компьютерного обновления и MCAS (Maneuvering Characteristics Augmentation System - Система улучшения характеристик маневренности), что может отложить начало полетов вплоть до января.

В Boeing отказались комментировать итоги прошедшей в августе встречи между авиапроизводителем и авиарегуляторами. Представитель ФАУ, в свою очередь, заявил, что ведомство проводит тщательную проверку всех обновлений 737 MAX и не преследует четкого графика по возобновлению эксплуатации самолетов.

Издание отмечает, что разногласия произошли в связи с обнаружением риска для работы системы компьютерного управления полетов Boeing 737 MAX, что повлекло за собой необходимость внесения дополнительных изменений в программное обеспечение, а также проведение тестирования.

<https://tass.ru/ekonomika/6831429>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАТАЛИЯ ЯЧМЕННИКОВА; 2019.09.02; ОПЯТЬ СМЕРТЬ В ПРОВОДАХ; ПОЧЕМУ ТАК ЧАСТО ПАДАЮТ ВЕРТОЛЕТЫ

Почему в России вертолеты и даже небольшие самолеты так часто сталкиваются с линиями электропередач? Только за последние месяцы - уже несколько трагедий. Так, в Чечне в момент набора высоты Ан-2 задел ЛЭП, в районе Серпухова легкомоторный самолет столкнулся с проводами сразу после вылета, а в Вологодской области, зацепившись за них, вертолет упал в реку Суда... И вот ЧП Долгопрудном. По предварительным данным, частный двухместный вертолет зацепился за линию электропередач и упал в Клязьминское водохранилище.

Эксперты в области безопасности полетов не первый год бьют во все колокола: Россия остается одной из немногих стран мира, где вопреки стандартам ИКАО не решен вопрос маркировки высоковольтных проводов ЛЭП. Линии электропередач не маркированы шарами, позволяющими видеть их в светлое время суток, не маркированы светящимися элементами, позволяющими видеть их в темное время суток; не нанесены на аэронавигационные карты.

Напомним: именно из-за того, что вертолет Ми-8 зацепился за опору ЛЭП, в Красноярском крае 28 апреля 2002 года погиб глава региона Александр Лебедь и еще семь человек. Выживших летчиков обвинили тогда в нарушении правил безопасности полетов. Через пять лет, 28 июля 2007 года в Удмуртии зацепился лопастями за провода Robinson R-44. Машина упала в водохранилище. Погибли пять человек, включая руководителя фракции «Единой России» в госсвете Удмуртии Данила Белоголовкина и члена госсвета Алексея Титова.

А сколько было других смертей в проводах! По информации Росавиации, только с 1991 года по май 2013 года в Российской Федерации из-за столкновения с ЛЭП произошло 66 авиационных событий: 36 авиационных происшествий, из них 16 катастроф, приведшие к гибели 52 человек, а также 30 инцидентов, из которых 13 - серьезные. Почему история ничему не учит?..

Еще в 2015 году Международное консультативно-аналитическое агентство «Безопасность полетов» направило письмо председателю Правительства РФ о необходимости ликвидации одной из главных причин столкновений воздушных судов с ЛЭП - отсутствия дневной и ночной маркировки высоковольтных проводов. Что противоречит стандартам ИКАО. Копия письма была направлена генеральному прокурору в порядке надзора за обеспечением безопасности полетов.

- Результат? Минэнерго выпустило три стандарта по маркировке ЛЭП, а комитет по транспорту Госдумы - соответствующий законопроект. Однако на этом вся работа закончилась. К сожалению, законопроект застрял. Федеральные авиационные правила остались без изменения, на аэронавигационных картах даже в районе международных аэродромов ЛЭП не обозначены. Это крайне опасно, учитывая недавний случай снижения в районе аэродрома Домодедово до высоты 100 метров самого крупного в мире пассажирского самолета Airbus A-380, - говорит президент МКАА «Безопасность Полетов», член Всемирного фонда безопасности полетов Валерий Шелковников.

<https://rg.ru/2019/09/01/reg-cfo/pochemu-tak-chasto-padaiut-vertolety.html>

ВЕСТИ; 2019.09.02; ВЫЛЕТЫ НЕ СОГЛАСОВАНЫ: ДЛЯ КОГО ОПАСНЫ ПОЛЕТЫ НАД МОСКВОЙ И ОБЛАСТЬЮ

Состояние 12-летней девочки, пострадавшей при крушении легкомоторного самолета в Подмосковье, остается тяжелым. Сейчас она под наблюдением столичных медиков. Сразу две аварии с участием малой авиации унесли жизни троих человек. И следствию предстоит ответить, почему эти роковые полеты стали возможны вопреки всем правилам.

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/809537>

ВЕСТИ; 2019.09.02; АВИАИНЖЕНЕР ВИКТОР ШУМЕЙКО: НЕ СУЩЕСТВУЕТ ЛЕГКОГО ЛЕТАТЕЛЬНОГО АППАРАТА, КОТОРЫЙ МОЖЕТ ПЕРЕЖИТЬ СТОЛКНОВЕНИЕ С ЛЭП

О технических характеристиках того типа вертолётa, который разбился на Клязьме, о его особенностях - в интервью телеканалу «Россия 24» рассказал инженер-конструктор летальных аппаратов малой авиации Виктор Шумейко.

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/809379>