



## Ежедневный мониторинг СМИ

4 СЕНТЯБРЯ 2019

### СОДЕРЖАНИЕ

РИА НОВОСТИ; 2019.09.04; ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ: СШИТЬ СТРАНУ ДОРОГАМИ ..5	5
РИА НОВОСТИ; 2019.09.04; МИНТРАНС К 2024 ГОДУ ОБЕСПЕЧИТ СКОРОСТНЫЕ ДОРОГИ ОТ СЕВАСТОПОЛЯ ДО ВЫБОРГА.....8	8
RNS; 2019.09.04; МИНТРАНС ПОДНИМЕТ ВОПРОС О ПРЯМОМ РЕЙСЕ ВЛАДИВОСТОК — ДЕЛИ.....9	9
ИНТЕРФАКС; 2019.09.04; АСФАЛЬТИРОВАНИЕ ГЛАВНОЙ ДОРОГИ САХАЛИНА ПЛАНИРУЮТ ЗАВЕРШИТЬ В 2024Г - ВЛАСТИ .....9	9
ТАСС; 2019.09.03; ГЛАВНАЯ АВТОМАГИСТРАЛЬ САХАЛИНСКОЙ ОБЛАСТИ БУДЕТ ЗААСФАЛЬТИРОВАНА ДО 2024 ГОДА.....10	10
ИНТЕРФАКС; 2019.09.03; ПАРОМНАЯ ПЕРЕПРАВА МЕЖДУ САХАЛИНОМ И МАТЕРИКОМ В 2022Г ПОЛУЧИТ ДВА НОВЫХ СУДНА - МИНТРАНС РФ .....10	10
ИНТЕРФАКС; 2019.09.03; СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОЙ ВПП В АЭРОПОРТУ ЮЖНО-САХАЛИНСКА К 2023 ГОДУ ОБОЙДЕТСЯ В 13,6 МЛРД РУБЛЕЙ.....11	11
ИНТЕРФАКС; 2019.09.03; САХАЛИНСКАЯ ОБЛАСТЬ В 2019Г ВЫДЕЛИТ АВИАКОМПАНИИ «АВРОРА» 765 МЛН РУБ. СУБСИДИЙ .....11	11
ИЗВЕСТИЯ; ЭЛНАР БАЙНАЗАРОВ; 2019.09.04; СЕВЕРНОЕ СЛИЯНИЕ: СЕВМОРПУТЬ ПРИВЛЕК КОМПАНИИ СКАНДИНАВИИ И АЗИИ; КРУПНЕЙШИЕ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ФИРМЫ МИРА ОБСУДЯТ НА ПОЛЯХ ВЭФ ИНВЕСТИЦИИ В АРКТИЧЕСКИЙ МАРШРУТ.....12	12
ИНТЕРФАКС; 2019.09.03; МИНТРАНС РФ ПОДДЕРЖИВАЕТ ИДЕЮ СТРОИТЕЛЬСТВА НОВОЙ ПЛАТНОЙ ТРАССЫ МОСКВА-КАЗАНЬ .....14	14
РИА НОВОСТИ; 2019.09.03; МИНТРАНС СЧИТАЕТ НЕВОЗМОЖНОЙ ЧАСТИЧНУЮ РЕКОНСТРУКЦИЮ ТРАССЫ М-7 МОСКВА-УФА.....15	15
ИНТЕРФАКС; 2019.09.04; РЖД И GLOBAL PORTS ПЛАНИРУЮТ ПРИВЛЕКАТЬ КОНТЕЙНЕРЫ ДЛЯ ТРАНЗИТА ПО ТРАНССИБУ ЧЕРЕЗ ПОРТЫ .....15	15
ИНТЕРФАКС; 2019.09.03; МИНТРАНС НАМЕРЕН ДО КОНЦА ГОДА ОПРЕДЕЛИТЬ КОНТУРЫ РАЗВИТИЯ ВСМ МОСКВА-ПЕТЕРБУРГ.....16	16
ИНТЕРФАКС; 2019.09.03; РЖД ЗА СЧЕТ ТЕПЛОВОЗОВ ТМХ В 2020Г ПЛАНИРУЮТ РЕШИТЬ ПРОБЛЕМУ С ЛОКОМОТИВАМИ НА БАМЕ.....16	16
ТАСС; 2019.09.03; АКСЕНОВ ОБЕЩАЕТ БОЛЕЕ НЕ ДОПУСКАТЬ К РЕМОНТУ ДОРОГ ПОДРЯДЧИКОВ, НЕ УЛОЖИВШИХСЯ В СРОКИ .....17	17
ТАСС; 2019.09.03; КРЫМ ЗАКЛЮЧИЛ 84% КОНТРАКТОВ НА РЕМОНТ ДОРОГ В 2019 ГОДУ.....18	18
ТАСС; 2019.09.03; ДОРОГУ К ТРЕМ МУНИЦИПАЛИТЕТАМ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ НА СТАВРОПОЛЬЕ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА.....18	18
ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.09.04; КАК ПРИМОРЬЮ ЗАРАБОТАТЬ НА ТРАНЗИТЕ; ТРАНЗИТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА ОГРОМЕН, НО ЧТОБЫ ЕГО РЕАЛИЗОВАТЬ, НАДО ИНВЕСТИРОВАТЬ СОТНИ МИЛЛИАРДОВ РУБЛЕЙ.....18	18
ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА МЕРЕМИНСКАЯ; 2019.09.04; ДАЛЬНЕМУ ВОСТОКУ ДО 2025 ГОДА НУЖНО 11,5 ТРЛН РУБЛЕЙ ИНВЕСТИЦИЙ; МИНВОСТОКРАЗВИТИЯ ПОДГОТОВИЛО ДЛЯ ЭТОГО ПРОГРАММУ РАЗВИТИЯ ДО 2035 ГОДА .....22	22

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ, ВЛАДИМИР ШТАНОВ; 2019.09.04; ДЕНИС МАНТУРОВ: «КТО БОЛЬШЕ ВЛОЖИТ, ТОТ ПОЛУЧИТ БОЛЬШЕ ПРЕФЕРЕНЦИЙ»; МИНИСТР ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ТОРГОВЛИ РАССКАЗЫВАЕТ О РАБОТЕ НАД СВЕРХЗВУКОВЫМ ЛАЙНЕРОМ, ФИНАНСИРОВАНИИ БЮДЖЕТОМ СУПЕРВЕРФИ «ЗВЕЗДА» И КИТАЙСКИХ ИНВЕСТИЦИЯХ В АВТОПРОМ .....	28
ИНТЕРФАКС; 2019.09.04; РЖД И «РОСМОРПОРТ» ДОГОВОРИЛИСЬ СИНХРОНИЗИРОВАТЬ РАЗВИТИЕ Ж/Д СЕТИ И МОРСКИХ ТЕРМИНАЛОВ .....	36
ИНТЕРФАКС; 2019.09.04; ОФОРМЛЕНИЕ ИМПОРТА ЧЕРЕЗ ПОРТ ГРУППЫ FESCO ВО ВЛАДИВОСТОКЕ СТАЛО ПОЛНОСТЬЮ ЭЛЕКТРОННЫМ.....	37
РИА НОВОСТИ; 2019.09.03; МЕДВЕДЕВ ПРИЗВАЛ УЖЕСТОЧИТЬ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА КАРТЕЛИ В ГОСЗАКУПКАХ.....	38
ТАСС; 2019.09.03; СОЗДАНИЕ ЧАСТНЫХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ОБСУДЯТ НА ФОРУМЕ «ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА РОССИИ».....	38
КОММЕРСАНТЪ; ВЛАДИСЛАВ НОВЫЙ; 2019.09.04; ИНВЕСТОРЫ САДЯТСЯ В БЕСПИЛОТНИКИ; АФК «СИСТЕМА» И СБЕРБАНК ЗАИНТЕРЕСОВАЛИСЬ СОФТОМ ДЛЯ АВТОНОМНОГО ТРАНСПОРТА .....	39
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.09.04; ШАШЕЧНЫЙ РАЗБОЙ: ДЛЯ ТАКСИСТОВ-НЕЛЕГАЛОВ ГОТОВЯТ НОВЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ; ЗА ПОЕЗДКУ ИЗ СТОЛИЧНЫХ АЭРОПОРТОВ ПРЕДЛОЖИЛИ УСТАНОВИТЬ «СПРАВЕДЛИВУЮ ЦЕНУ» В 1000–1300 РУБЛЕЙ .....	40
ИНТЕРФАКС; 2019.09.04; РЕЧИ О РАСПРОСТРАНЕНИИ «ПЛАТОНА» НА ГРУЗОВИКИ ДО 12 ТОНН И НА РЕГИОНАЛЬНЫЕ ДОРОГИ ПОКА НЕ ИДЁТ - ОПЕРАТОР.....	42
ИНТЕРФАКС; 2019.09.04; РТИТС ГОТОВ УЧАСТВОВАТЬ В КОНКУРСЕ НА СОЗДАНИЕ АСВГК ТОЛЬКО ПО ПОЛНОМУ ЦИКЛУ - ГЕНДИРЕКТОР .....	42
ИНТЕРФАКС; 2019.09.04; ТАМБОВСКАЯ ФИРМА ПОЛУЧИЛА ВТОРОЙ ПОДРЯД НА СТРОИТЕЛЬСТВО ТРАССЫ К ТУРКЛАСТЕРУ «КАРАКОЛЬСКИЕ ОЗЕРА» ..43	
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; МАРИЯ ГОЛУБКОВА; 2019.09.04; ЗА СКОРОСТЬ - 280 РУБЛЕЙ; УЧАСТОК ТРАССЫ М-11 ОТ ТОСНО ДО МЯСНОГО БОРА ОТКРЫТ ДЛЯ ДВИЖЕНИЯ АВТОМОБИЛЕЙ, НА ОЧЕРЕДИ СЕВЕРНЫЙ ПОДХОД К ТВЕРИ.....	44
ИНТЕРФАКС; 2019.09.03; ОТКРЫТО ДВИЖЕНИЕ ЕЩЕ ПО ОДНОМУ УЧАСТКУ М-11, ПОЛНОСТЬЮ ТРАССУ ОТКРОЮТ ДО КОНЦА ГОДА.....	45
РИА НОВОСТИ; 2019.09.03; «КАМАЗ» ЗАПУСТИТ БЕСПИЛОТНЫЕ ГРУЗОВИКИ НА ЗАКРЫТЫХ ДОРОГАХ.....	46
RNS; 2019.09.03; В VOLVO ЗАЯВИЛИ О ГОТОВНОСТИ К ТЕСТАМ БЕСПИЛОТНЫХ ГРУЗОВИКОВ В РОССИИ.....	46
ТАСС; 2019.09.03; «ЯНДЕКС.ТАКСИ» ИНВЕСТИРОВАЛ В СИСТЕМЫ БЕЗОПАСНОСТИ 1,2 МЛРД РУБЛЕЙ ЗА ДВА ГОДА .....	47
ИНТЕРФАКС; 2019.09.03; РУСГИДРО ЗАПУСТИЛА ПЕРВУЮ НА Д.ВОСТОКЕ СЕТЬ БЫСТРЫХ ЗАРЯДНЫХ СТАНЦИЙ ДЛЯ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ.....	47
КОММЕРСАНТЪ; ГАЛИНА ДУДИНА, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.09.04; КРЕДИТ-БАТОР; РОССИЯ ПРЕДОСТАВИТ МОНГОЛИИ 100 МЛРД РУБ. НА ЭНЕРГЕТИКУ И ИНФРАСТРУКТУРУ .....	48
ИНТЕРФАКС; 2019.09.04; МОНГОЛИЯ ХОТЕЛА БЫ ИСПОЛЬЗОВАТЬ КРЕДИТ РФ В ТОМ ЧИСЛЕ НА РАЗВИТИЕ Ж/Д ЛИНИИ ЗУУНБАЯН-ХАНГИ.....	49
ТАСС; 2019.09.03; ПУТИН СООБЩИЛ, ЧТО РОССИЯ ГОТОВА УЧАСТВОВАТЬ В РАЗВИТИИ СЕТИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В МОНГОЛИИ.....	49

ИНТЕРФАКС; 2019.09.04; «ДЕЛО» В СЕНТЯБРЕ ПЛАНИРУЕТ ПОДАТЬ ХОДАТАЙСТВО В ФАС О ПОКУПKE КОНТРОЛЬНОГО ПАКЕТА ТРАНСКОНТЕЙНЕРА.....	50
ИНТЕРФАКС; 2019.09.03; РЖД ОЦЕНИВАЮТ ПОТРЕБНОСТЬ В ГИБРИДНЫХ МАНЕВРОВЫХ ЛОКОМОТИВАХ В ПАРУ СОТЕН ШТУК.....	51
ИНТЕРФАКС; 2019.09.03; РЖД ВИДЯТ ЛИШЬ ЛОКАЛЬНЫЕ ДЕФИЦИТЫ ЛОКОМОТИВОВ И МАШИНИСТОВ НА СВОЕЙ СЕТИ.....	51
ИНТЕРФАКС; 2019.09.03; РЖД В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ НЕ ПЛАНИРУЮТ ЗАКУПАТЬ ЭЛЕКТРОВОЗЫ 2ЭВ120 НА ПЛАТФОРМЕ BOMBARDIER .....	52
ИНТЕРФАКС; 2019.09.03; РЖД В 2019Г УВЕЛИЧИЛИ ЗАКУПКИ ЛОКОМОТИВОВ ИЗ-ЗА НЕОБХОДИМОСТИ ВЫВОЗА ГРУЗОВ НА ВОСТОК РФ .....	53
ИНТЕРФАКС; 2019.09.03; РЖД НАРАЩИВАЮТ ЧИСЛО ЛОКОМОТИВОВ, ПЕРЕВОДИМЫХ НА КОНТРАКТ ЖИЗНЕННОГО ЦИКЛА.....	54
ИНТЕРФАКС; 2019.09.03; GLOBALTRANS В I ПОЛУГОДИИ ОСУЩЕСТВИЛ БОЛЬШУЮ ЧАСТЬ ЗАПЛАНИРОВАННЫХ НА 2019Г ИНВЕСТИЦИЙ.....	55
РИА НОВОСТИ; 2019.09.03; ПЛОЩАДЬ САВЕЛОВСКОГО ВОКЗАЛА БЛАГОУСТРОЯТ К КОНЦУ ГОДА .....	56
ТАСС; 2019.09.03; ОСТАНОВКУ ПЕРЕДЕЛКИНО КИЕВСКОГО НАПРАВЛЕНИЯ МЖД РЕКОНСТРУИРУЮТ .....	56
РБК; АЛИНА ФАДЕЕВА; 2019.09.04; СУПЕРВЕРФЬ «ЗВЕЗДА» В ТРЕТИЙ РАЗ РАСТОРГЛА КОНТРАКТЫ С ПОДРЯДЧИКОМ .....	56
РБК; ЛЮДМИЛА ПОДОБЕДОВА, ИВАН ТКАЧЕВ; 2019.09.03; РОССИЮ ОЖИДАЮТ 500 МЛРД ГРЯЗНЫХ ПОТЕРЬ; ЭКСПЕРТЫ FITCH ОЦЕНИЛИ ПОСЛЕДСТВИЯ ВВЕДЕНИЯ НОВЫХ МЕЖДУНАРОДНЫХ СТАНДАРТОВ ДЛЯ СУДОВОГО ТОПЛИВА .....	58
ИНТЕРФАКС; 2019.09.04; FESCO И МОНГОЛИЯ ДОГОВОРИЛИСЬ ПОСТРОИТЬ УГОЛЬНЫЙ ТЕРМИНАЛ В ПОРТУ ЗАРУБИНО .....	60
ИНТЕРФАКС; 2019.09.04; «РОСМОРПОРТ» ПЛАНИРУЕТ ДО КОНЦА 2019 ГОДА РАЗМЕСТИТЬ ОБЛИГАЦИИ НА 5 МЛРД РУБ.....	61
ИНТЕРФАКС; 2019.09.04; РОСАТОМ ВНЁС В ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРОГРАММУ РАЗВИТИЯ СЕВМОРПУТИ ДО 2030Г - ЛИХАЧЁВ.....	61
ИНТЕРФАКС; 2019.09.04; РОСАТОМ НАДЕЕТСЯ ПОДПИСАТЬ КОНТРАКТ НА ГОЛОВНОЙ ЛЕДОКОЛ «ЛИДЕР» НЕ ПОЗЖЕ I ПОЛУГОДИЯ 2020 ГОДА .....	61
ИНТЕРФАКС; 2019.09.04; НОВАТЭК И СОВКОМФЛОТ СОЗДАЮТ СП ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ 17 ГАЗОВОЗОВ ДЛЯ АРКТИК СПГ 2, ФИНАНСИРОВАНИЕ ЧЕРЕЗ ВЭБ .....	62
ИНТЕРФАКС; 2019.09.04; ПРИВАТИЗАЦИЯ СОВКОМФЛОТА ПЛАНИРУЕТСЯ В 2019-2020ГГ - ЗАМГЛАВЫ МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ .....	63
ИНТЕРФАКС; 2019.09.03; DELORPORTS ВВЕЛА НОВЫЙ ПРИЧАЛ НА ТЕРМИНАЛЕ НУТЭП, УДВОИВ ЕГО ПРОПУСКНУЮ СПОСОБНОСТЬ.....	64
КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.09.04; АЭРОПОРТЫ ПОСАДИЛИ НА КРЕДИТЫ; ФРДВ ПОМОЖЕТ ИХ РЕКОНСТРУКЦИИ .....	64
КОММЕРСАНТЪ ПРИЛОЖЕНИЯ; АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ; 2019.09.04; ««СУПЕРДЖЕТ» ОН И В АРКТИКЕ «СУПЕРДЖЕТ»»; АВИАКОМПАНИЯ «ЯКУТИЯ» ДЕЛАЕТ СТАВКУ НА РАЗВИТИЕ ПОЛЕТОВ В АЗИИ .....	65
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.09.04; РОССИЯ НЕ БУДЕТ СОЗДАВАТЬ СВЕРХЗВУКОВОЙ БИЗНЕС-ДЖЕТ НА БАЗЕ БОМБАРДИРОВЩИКА ТУ-160; ОАК СПРОЕКТИРУЕТ САМОЛЕТ С НУЛЯ.....	68
ИНТЕРФАКС; 2019.09.04; СТОИМОСТЬ АВИАБИЛЕТОВ В РФ В I ПОЛУГОДИИ ВЫРОСЛА НА 7%, В ОСНОВНОМ ИЗ-ЗА УДОРОЖАНИЯ КЕРОСИНА - МИНТРАНС .....	69

---

ИНТЕРФАКС; 2019.09.04; ОГРАНИЧЕНИЯ СРОКА ЭКСПЛУАТАЦИИ ВЕРТОЛЕТОВ 25 ГОДАМИ, ВЕРОЯТНО, НЕ БУДЕТ - ГЛАВА МИНПРОМТОРГА	70
ИНТЕРФАКС; 2019.09.04; «ИРАЭРО» В ОКТЯБРЕ НАЧНЕТ ЛЕТАТЬ ИЗ ПЕТЕРБУРГА В КАРШИ В УЗБЕКИСТАНЕ .....	70
ИНТЕРФАКС; 2019.09.04; СБЕРБАНК РАССЧИТЫВАЕТ НА ДОГОВОРЁННОСТИ ПО РЕСТРУКТУРИЗАЦИИ ДОЛГА ЮТЭЙРА ДО КОНЦА ГОДА .....	71
ИНТЕРФАКС; 2019.09.04; ВЭБ ПРОФИНАНСИРУЕТ РЕКОНСТРУКЦИЮ МЕЖДУНАРОДНОГО ТЕРМИНАЛА АЭРОПОРТА «ЯКУТСК» .....	71
ИНТЕРФАКС; 2019.09.04; ВЭБ И ФРДВ ПРОФИНАНСИРУЮТ РЕКОНСТРУКЦИЮ МЕЖДУНАРОДНОГО ТЕРМИНАЛА АЭРОПОРТА БЛАГОВЕЩЕНСК .....	72
ИНТЕРФАКС; 2019.09.04; ГСС СОСРЕДОТОЧЕНЫ НА ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИИ SSJ-100, РЕШЕНИЕ ПО УКРОЧЕННОЙ ВЕРСИИ БУДЕТ ПРИНИМАТЬСЯ ПОЗДНЕЕ .....	73
РИА НОВОСТИ; 2019.09.03; ЛЕОНИД БЕЛЫХ: ВЫПУСТИМ СТОЛЬКО «НАСЛЕДНИКОВ» АН-2, СКОЛЬКО ПОТРЕБУЕТСЯ .....	74
ИНТЕРФАКС; 2019.09.03; РФ ВЫДЕЛИТ ИЗ РЕЗЕРВНОГО ФОНДА 4 МЛРД РУБ. ДЛЯ ФОРМИРОВАНИЯ ЗАПАСА ЗАПЧАСТЕЙ ДЛЯ SSJ-100 .....	77
РИА НОВОСТИ; 2019.09.03; МИНПРОМТОРГ ОПРОВЕРГ СООБЩЕНИЯ ОБ ОТКАЗЕ РАЗВИТИЯ УКРОЧЕННОЙ ВЕРСИИ SSJ .....	77
ТАСС; 2019.09.03; НОВОЕ ЗДАНИЕ АЭРОВОКЗАЛА В КУРСКЕ ПРИМЕТ ПАССАЖИРОВ В 2021 ГОДУ .....	78
ТАСС; 2019.09.03; АЭРОПОРТ СТОЛИЦЫ ТУВЫ СТАЛ МЕЖДУНАРОДНЫМ .....	78
ТАСС; 2019.09.03; ОПЕРАТОР «ПУЛКОВО» НЕ ИСКЛЮЧАЕТ ОТКРЫТИЯ «ПОБЕДОЙ» МЕЖДУНАРОДНЫХ РЕЙСОВ ИЗ АЭРОПОРТА В ЗИМНИЙ СЕЗОН	79
ИНТЕРФАКС; 2019.09.03; ОПЕРАТОР «ПУЛКОВО» ОЖИДАЕТ РЕШЕНИЯ ПО «ОТКРЫТОМУ НЕБУ» ДО КОНЦА ГОДА, К ЭТОМУ ЖЕ СРОКУ ПРЕДСТАВИТ ПЛАН РАЗВИТИЯ .....	80
РИА НОВОСТИ; 2019.09.03; ФАС: АЭРОДРОМ В ПОДМОСКОВНОЙ БАЛАШИХЕ НЕЗАКОННО ВЗИМАЛ ДЕНЬГИ С ЗАСТРОЙЩИКА .....	81

### РИА НОВОСТИ; 2019.09.04; ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ: СШИТЬ СТРАНУ ДОРОГАМИ

Мы остро ощущаем общественный запрос на укрепление транспортного каркаса нашей страны. Необходимо обеспечить гражданам больше доступных возможностей перемещаться по стране, улучшив тем самым качество их жизни. Россия расположена на огромной территории со сложными климатическими условиями, где транспорт — ключевой связующий элемент. Эта специфика нашей страны предопределяет необходимость скорейшей реализации национальных проектов, сформулированных президентом Путиным. Обновление и прорывное развитие транспортной инфраструктуры имеет жизненно важное значение для государства и общества в целом. Люди нуждаются в быстрой, комфортной, безопасной и доступной транспортной инфраструктуре. Операторы рынка, бизнес, поставляющий товары и продукты, нуждаются в более быстрых и надежных способах гарантированной доставки грузов даже в самые отдаленные уголки страны.

В этом году стартовал национальный проект «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», который должен решить проблемы местного уровня — привести в порядок региональные дороги, повысить транспортную обеспеченность регионов, расширить транзитные возможности, повысить комфорт граждан и связность территории.

Хочу напомнить предысторию появления **нацпроекта**, который мы называем сокращенно **БКАД**. В 2017-2018 годах мы реализовали приоритетный проект «Безопасные и качественные дороги» с целью предоставить гражданам современную и безопасную дорожную сеть. Этот проект был сфокусирован на тридцати восьми крупнейших городах в тридцати шести российских регионах и уже позитивно повлиял на жизнь более чем сорока миллионов человек. Удалось привести в порядок более 11 000 километров улиц и дорог, уложить 113 миллионов квадратных метров асфальтобетонного покрытия, установить 3500 светофоров и более 60 000 дорожных знаков и даже ликвидировать более половины точек аварийности на этих участках. Конечный результат реализации проекта в конкретных цифрах — километрах качественных и безопасных дорог — оказался выше запланированного. Благодаря этим заметным успехам проект с 2019 года получил статус национального, став **нацпроектом «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Важнейшим элементом его успешной реализации будет использование положительного опыта, полученного за предыдущие два года.

Мы отладили не только систему обратной связи с пользователями дорог, но и систему непрерывного взаимодействия с регионами. Эта система включает в себя все этапы работы над конкретными элементами транспортной инфраструктуры, начиная от планирования ремонтов до финального этапа работ. Мы отладили взаимодействие внутри проекта, сформировали проектные команды и обеспечиваем максимальную открытость с помощью популярных онлайн-ресурсов. Для нас важно, чтобы граждане, бизнес и профессиональное сообщество видели все этапы реализации национального проекта и на примерах конкретных дорог, мостов и развязок чувствовали, что национальный проект улучшает качество жизни и облегчает их работу.

Прилагаются все усилия, чтобы лучшие практики и методы работы передовых регионов использовались по всей стране. Мы стараемся подтягивать отстающие регионы к уровню регионов-лидеров. Проектным командам каждого региона предоставлена необходимая гибкость в принятии решений. Если стандартный, проработанный **Минтранс**ом инструментарий кажется самым продвинутым участникам недостаточно современным, они используют собственные индивидуальные методики, а потом делятся со всей страной

лучшими примененными технологиями. Таким образом обеспечивается федеральное распространение лучших управленческих и производственных практик.

Ключевыми факторами успеха национального проекта для нас являются обеспечение общественного контроля за всеми этапами его реализации, а также использование самых новых дорожно-строительных материалов и технологий укладки асфальтобетона.

Параметры **нацпроекта БКАД** формировались в соответствии с задачами майского указа президента. Исполнение **нацпроекта** должно обеспечить долю дорог регионального значения и дорог ста четырех городских агломераций в нормативном состоянии на уровне 50,9% и 85% соответственно. Исполнение проекта должно в два раза сократить количество мест ДТП по отношению к 2017 году и число погибших на дорогах — в 3,5 раза в пересчете на 100 000 человек. Мы будем стремиться к тому, чтобы в будущем снизить число погибших в ДТП до нуля.

В сфере дорожного хозяйства мы должны довести долю контрактов с использованием новых технологий и материалов до 80%, а долю «контрактов жизненного цикла», то есть контрактов, по которым исполнитель проектирует, строит, ремонтирует и обеспечивает долгосрочное обслуживание конкретного объекта, — до 70%.

В **нацпроекте** участвует фактически вся страна — все субъекты Российской Федерации, кроме Москвы и Санкт-Петербурга. Под эгидой **Минтранса** находятся два входящих в **нацпроект** федеральных проекта с основной дорожной составляющей — «Дорожная сеть» и «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства».

Параметры **нацпроекта** — это лишь сухие цифры. Они не дают полноценного понимания размаха предстоящей работы. Наша основная цель — получить ощутимый кумулятивный эффект от того инфраструктурного транспортного каркаса, который мы строим и на основе которого будет создана новая схема центров притяжения человеческого капитала и финансовых ресурсов. Эффект должен ощущаться на уровне каждого гражданина. Это новые рабочие места, внедрение новейших технологий в экономики регионов, поддержка отечественного производителя, прежде всего дорожно-строительной техники, максимальная локализация производственных процессов. Мы рассчитываем, что все эти факторы создадут условия для нового экономического рывка регионов.

Если говорить о конкретных объектах строительства и реконструкции, то только в этом году уже осуществляется поддержка 17 крупных региональных проектов. На это выделено пять миллиардов рублей. Эти региональные проекты обеспечат создание четырех обходов населенных пунктов, пяти центральных проспектов и развязок, восьми мостов и путепроводов. Уже в этом году вводится обход Саранска в Мордовии и Первомайский мост через Десну в Брянской области. Вот буквально в июле в Ленобласти завершён ремонт участков важных для региона дорог общей протяженностью 13 километров, проходящих через Волосовский район: Извоз — Лемовжа, Гатчина — Ополе и Кемполово — Губаницы — Выра — Шапки. В Вологодской области завершён ремонт значимого дорожного объекта, обслуживающего ключевой туристический маршрут региона — трассу Шексна — Сизьма, соединяющую множество населенных пунктов.

Хочу отметить Белгородскую область, в которой план работы по **нацпроекту** на этот год выполнен на 100%. За 2,5 месяца в Белгородской и Старооскольско-Губкинской агломерациях в нормативное, то есть полностью соответствующее стандартам качества и безопасности состояние было приведено 138,8 километра дорог местного значения. В поселке Октябрьский Белгородского района отремонтированы 32 улицы, 17 — в городах и поселках Яковлевского района, 15 — в Белгороде, 14 — в Старом Осколе. Еще в июле в Хабаровском крае было выполнено 73,34% объема запланированных работ. Эти регионы являются лицом **БКАД**, а их лучшие практики должны использовать все субъекты, в особенности отстающие.

В план-график торгов для заключения контрактов на выполнение работ уже включено 99,49% объектов (6405 из 6438). Торги завершены по 6302 из них, то есть по 97,89%.

## Министерство транспорта РФ

Контракты заключены по 6279 объектам, что составляет 97,53% от запланированного количества.

Общая площадь ремонтов в 2019 году составляет 143 миллиона квадратных метров, а протяженность ремонтируемых улиц и дорог — более 20 000 километров.

Процент выполнения работ по всем субъектам Российской Федерации составил на середину августа 31,88%, а протяженность законченных участков ремонта — шесть тысяч километров. В целом реализация проекта идет с опережением планового графика. Объекты планомерно сдаются и вводятся в эксплуатацию по всей стране.

Как оценивать эффективность вложенных в национальный проект «Безопасные и качественные дороги» бюджетных денег — вопрос сложный и многофакторный. Весь **нацпроект** — это огромный организационно-управленческий комплекс с несколькими зонами ответственности. В процесс реализации вовлечено не только **Министерство транспорта**, но и региональные и муниципальные дорожные органы власти со своей системой взаимоотношений. Для объективной оценки эффективности необходим комплексный подход к каждому федеральному проекту. Например, успех проекта «Дорожная сеть» во многом зависит от вспомогательных мероприятий, оптимального использования ресурсов, минимизации рисков и развития потенциальных возможностей. Имею в виду и оптимизацию расходов, и «контракты жизненного цикла», и внедрение Реестра инноваций, и многие другие меры федерального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства». Мы, со своей стороны, придерживаемся принципа получения максимальной отдачи от каждого вложенного в проект рубля. Именно этого от нас ждут граждане. Поэтому выплата авансом бюджетных денег для финансирования дорожной деятельности не предусмотрена, а оплата производится по завершении работ и приемки объектов, в том числе при участии общественных контролеров. Приемка будет жесткой! Приемка предполагает выборочный контроль качества. Подрядчики должны отдавать себе отчет в том, что плохую работу им придется переделывать. Поэтому с оплатой до завершения всех контрольных мероприятий мы не спешим, ибо так и было задумано, когда формировались параметры проекта на этот год.

Технология бюджетного финансирования предполагает резервирование средств отдельно на каждый квартал года. На первое полугодие было предусмотрено использование 14 миллиардов рублей из 106 миллиардов рублей на весь год. Все средства первого полугодия по факту использованы, а выполнение работ идет даже с опережением графика и под контролем **Минтранса**.

Хочу еще раз подчеркнуть, что оценка эффективности использования финансовых ресурсов строится на тех экономических эффектах, которые получают субъекты Российской Федерации от дорожно-строительных мероприятий и готовых объектов. Положительная оценка может быть получена только в том случае, если удалось добиться повышения скорости и безопасности передвижения, а также снижения транспортных издержек в цене доставки грузов. Страна получит тысячи километров новых и отремонтированных дорог, новые мосты, транспортные развязки, объекты сложной реконструкции с использованием новейших технологий строительства и обустройством всеми элементами безопасности дорожного движения.

Мы укрепляем межрегиональные транспортные связи и модернизируем тот самый инфраструктурный каркас, который мы можем и должны использовать для развития рынка транзитных услуг. Стоит подчеркнуть важность использования транзитного потенциала.

Идея развития российских участков евразийских трасс заложена в ряде транспортных проектов Комплексного плана расширения и модернизации магистральной инфраструктуры — «тринадцатого **нацпроекта**». В **Комплексный план** включены строительство и реконструкция участков трассы Европа — Западный Китай, а также развитие дорожной сети на подходах к российским морским портам. В рамках

Комплексного плана идет работа по развитию связей между центрами экономического роста. Запланировано 12 обходов крупных городов, реконструируются 32 больших моста, 70 путепроводов регионального и федерального значения. К 2024 году мы обеспечим движение от Выборга до Севастополя по скоростным дорогам с не менее чем четырехполосным движением, с разделенными встречными потоками, что даст толчок развитию внутреннего туризма. Всего в транспортную часть Комплексного плана расширения и модернизации магистральной инфраструктуры включено 690 объектов по всей России.

В наших планах есть ответ на чаяния регионов, требующих от нас устранения узких мест существующей дорожной сети. Это в первую очередь ветхие и аварийные мосты, которые не выдерживают возросших нагрузок от тяжелых грузовиков. Многие такие сооружения не ремонтировались десятилетиями и нуждаются в капитальном ремонте, причем многие просто закрыты для движения. Без новых мостов и путепроводов над железнодорожными путями людям приходится совершать многокилометровые объезды или подолгу ждать у закрытых железнодорожных переездов. Мы подготовили программу строительства и ремонта таких объектов и уже приступили к ее реализации.

Оба **нацпроекта** очень амбициозны, по ним уже идет напряженная работа. Мы очень хорошо понимаем уровень ответственности не только за вложенные средства, но и за труд дорожников и вероятные неудобства для пользователей во время строительных работ. Мы чувствуем ответственность за то, чтобы пользователи дорожной инфраструктуры были удовлетворены результатами нашей работы. Мы максимально информационно открыты, все данные о сдаваемых объектах можно отследить на сайте **Минтранса**, на сайте **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, а также на сайте Федерального дорожного агентства.

<https://ria.ru/20190904/1558206901.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2019.09.04; МИНТРАНС К 2024 ГОДУ ОБЕСПЕЧИТ СКОРОСТНЫЕ ДОРОГИ ОТ СЕВАСТОПОЛЯ ДО ВЫБОРГА**

**Минтранс** РФ к 2024 году обеспечит проезд от Севастополя до Выборга по скоростным дорогам с не менее чем четырехполосным движением, заявил глава **Минтранса** РФ **Евгений Дитрих** в колонке на сайте РИА Новости.

«В рамках комплексного плана идет работа по развитию связей между центрами экономического роста. Запланировано 12 обходов крупных городов, реконструируются 32 больших моста, 70 путепроводов регионального и федерального значения. К 2024 году мы обеспечим движение от Выборга до Севастополя по скоростным дорогам с не менее чем четырехполосным движением, с разделенными встречными потоками, что даст толчок развитию внутреннего туризма. Всего в транспортную часть комплексного плана расширения и модернизации магистральной инфраструктуры включено 690 объектов по всей России», - отметил министр.

Он также уточнил, что **Минтранс** работает над укреплением межрегиональных транспортных связей, модернизирует тот инфраструктурный каркас, который можно и нужно использовать для развития рынка транзитных услуг.

«Идея развития российских участков евразийских трасс заложена в ряде транспортных проектов комплексного плана расширения и модернизации магистральной инфраструктуры — «тринадцатого **нацпроекта**». В **комплексный план** включено строительство и реконструкция участков трассы «Европа – Западный Китай», а также развитие дорожной сети на подходах к российским морским портам», - также пояснил министр.

<https://ria.ru/20190904/1558271940.html>

На ту же тему:

<http://www.avtoradio.ru/news/uid/126735>

### **RNS; 2019.09.04; МИНТРАНС ПОДНИМЕТ ВОПРОС О ПРЯМОМ РЕЙСЕ ВЛАДИВОСТОК — ДЕЛИ**

Глава Минтранса Евгений Дитрих пообещал поднять вопрос об открытии прямого авиарейса из Индии во Владивосток. Об этом он заявил на сессии «Логистика России и Индии – цифровой путь объединения Азии и Европы» на ВЭФ-2019.

«Я при вас при всех обещаю, что на встрече наших руководителей, которая должна состояться, этот вопрос несомненно будет поднят. Если он не возникнет в ходе дискуссии, то обещаю со своей стороны его поднять и очень верю, что наши руководители поручат нам этот вопрос правильно решить в самое ближайшее время», — сказал Дитрих.

Вопрос был поднят генеральным и управляющим директором Invest India Шри Дипаком Багла.

«Еще один момент, который мы поняли, — как же нам улучшить коннективность полетов между Индией и Россией. Говоря о коннективности — у нас нет прямых полетов из Дели в Россию прямо во Владивосток», — сказал Багла.

<https://rns.online/transport/Mintrans-podnimet-vopros-o-pryamom-reise-Vladivostok--Deli-2019-09-04/>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.09.04; АСФАЛЬТИРОВАНИЕ ГЛАВНОЙ ДОРОГИ САХАЛИНА ПЛАНИРУЮТ ЗАВЕРШИТЬ В 2024Г - ВЛАСТИ**

Решение об ускоренном асфальтировании главной автотрассы Сахалина, соединяющей юг с севером острова, принято на совещании, которое во вторник в Южно-Сахалинске провели министр транспорта РФ Евгений Дитрих и временно исполняющий обязанности губернатора региона Валерий Лимаренко, сообщила в среду пресс-служба областного правительства.

«Министр транспорта отметил, что инициатива врио Лимаренко по переводу главной транспортной артерии острова в федеральное подчинение позволит заасфальтировать ее ускоренными темпами», - говорится в сообщении.

«Сегодня реконструкция дороги идет за счет средств регионального бюджета. Ремонтируют 11 участков, работу на семи из которых завершат к концу следующего года. Эти отрезки трассы мы переведем в федеральную собственность по мере их готовности, а остальные станут федеральными уже в начале 2020 года. Будем помогать Сахалину, чтобы ускорить асфальтирование главной дороги региона: в общей сложности выделим на это 28 млрд руб.», - цитирует пресс-служба слова Дитриха.

Общая протяженность автотрассы составляет 856 км, из которых 248 км находятся сегодня в грунтовом исполнении. По инициативе врио заасфальтировать их планируется до конца 2024 года с участием федерального бюджета, тогда «высвободившиеся в региональном бюджете деньги направят на ремонт других областных и муниципальных дорог».

«Передача трассы Южно-Сахалинск - Оха в федеральную собственность - одно из важнейших решений по развитию транспортной доступности региона. С 2021 года дорогу будут достраивать только за счет средств федерального бюджета», - приводит пресс-служба слова Лимаренко.

Как сообщалось, реконструкция и асфальтирование главной дороги Сахалина ведется уже почти 20 лет. Чтобы завершить реконструкцию дороги Лимаренко попросил руководство страны сделать ее трассой федерального значения. «Ожидается, что перевод автотрассы в федеральное подчинение произойдет в 2020 году, в 2021 и 2022 годы на капремонт и содержание дороги из федерального бюджета поступит более 13 млрд руб.», - отмечает пресс-служба.

### **ТАСС; 2019.09.03; ГЛАВНАЯ АВТОМАГИСТРАЛЬ САХАЛИНСКОЙ ОБЛАСТИ БУДЕТ ЗААСФАЛЬТИРОВАНА ДО 2024 ГОДА**

Асфальт появится до 2024 года на всех участках автодороги Южно-Сахалинск - Оха, соединяющей север и юг острова Сахалин. Об этом во вторник сообщили журналистам в пресс-службе правительства Сахалинской области.

«С 2020 года трасса Южно-Сахалинск - Оха будет передана в федеральную собственность. Это позволит заасфальтировать ее ускоренными темпами - до 2024 года», - говорится в распространенном сообщении. Финансирование будет вестись за счет федерального бюджета.

Сейчас без асфальта остаются 280 км трассы. Общая ее длина составляет 738 км. Как сообщили ТАСС в правительстве региона, стоимость проводимых работ может потребовать 28 млрд рублей.

Трасса Оха - Южно-Сахалинск передается из региональной в федеральную собственность в соответствии с поручениями президента РФ Владимира **Путина** и председателя правительства РФ Дмитрия **Медведева**. Сейчас уже ведутся работы по ее реконструкции и модернизации, но за счет областного бюджета. Уже принято решение о выделении дополнительного федерального финансирования на ремонт и содержание трассы. В 2021 и 2022 гг. на нее из федерального бюджета совокупно планируется выделить более 13 млрд рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/6834752>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.09.03; ПАРОМНАЯ ПЕРЕПРАВА МЕЖДУ САХАЛИНОМ И МАТЕРИКОМ В 2022Г ПОЛУЧИТ ДВА НОВЫХ СУДНА - МИНТРАНС РФ**

Два грузопассажирских парома, строящиеся на Амурском судостроительном заводе для паромной переправы между Сахалином и материком Холмск (Сахалинская область) - Ванино (Хабаровский край), планируется сдать в эксплуатацию в 2022 году, сообщил **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** журналистам во вторник в Южно-Сахалинске. «Судостроители нам обещают, что в 2021 году они работы (строительство паромов - ИФ) закончат. Мы с запасом берем первое полугодие 2022 года, чтобы эти работы были завершены», - сказал он.

Как сообщалось, в июне 2017 года ПАО «Амурский судостроительный завод» (АСЗ, Комсомольск-на-Амуре, входит в ОСК) начало строительство двух паромов для линии Холмск-Ванино. Заказчиком выступает «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК). Стоимость паромов - 9,8 млрд рублей, из них 5,5 млрд рублей выделены из федерального бюджета, остальное - средства бюджета Сахалинской области. Контракт ГТЛК заключила с АСЗ в декабре 2016 года. Суда предполагалось передать заказчику в декабре 2019 года, однако из-за введенных в отношении завода санкций, ему пришлось менять оборудование, искать других поставщиков, что привело к увеличению сроков контрактов. Завод получил отсрочку.

Оба судна будут иметь усиленный корпус арктического класса Arc5. По своим характеристикам они будут существенно превосходить уже действующие на линии паромы: каждый сможет одновременно взять на борт 26 вагонов (или 30 цистерн), 15 автопоездов, а также 150 пассажиров.

В начале августа пресс-служба губернатора и правительства Хабаровского края сообщила, что АСЗ спустил на воду корпус парома «Александр Дивеев» - первого из двух паромов, которые строятся для работы на переправе Ванино-Холмск.

Паромная переправа Ванино - Холмск обеспечивает более 75% всех грузовых перевозок между островом и материком и около 25% пассажирских перевозок. В настоящее время здесь эксплуатируются три парома, средний возраст которых составляет 29 лет.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6835611>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.09.03; СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОЙ ВПП В АЭРОПОРТУ ЮЖНО-САХАЛИНСКА К 2023 ГОДУ ОБОЙДЕТСЯ В 13,6 МЛРД РУБЛЕЙ**

Строительство сейсмически защищенной взлетно-посадочной полосы (ВПП) в международном аэропорту «Южно-Сахалинск» потребует, по предварительным подсчетам, 13,6 млрд рублей, сообщил во вторник заместитель председателя правительства Сахалинской области Сергей Олонцев на совещании, которое провел на Сахалине **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**.

«По предварительным оценкам, строительство новой ВПП составляет 13,6 млрд рублей», - сказал Олонцев. Областная власть предложила **Минтрансу** РФ построить ВПП за счет федерального финансирования.

По его словам, почти 230 млн рублей из областного бюджета будет потрачено на разработку проектной документации, которую собираются подготовить с 2019 по 2021 годы, с 2021 по 2023 год включительно предполагается построить ВПП.

«Подготовка проектно-сметной документации должна быть завершена в начале 2021 года. Соответственно, это даст нам основание уточнить цифры (финансирования - ИФ) на строительство полосы и защищать заявку (перед Минфином - ИФ)», - сказал **Дитрих** журналистам после заседания. Он добавил, что **Минтранс** РФ уже сформировал для Минфина первичную заявку по финансированию на 2020-2022 годы.

Гендиректор АО «Аэропорт «Южно-Сахалинск» Никита Полонский ранее сообщал журналистам, что существующая ВПП через 5-7 лет потребует капремонта, и тогда все полеты на материк из аэропорта Южно-Сахалинска придется останавливать на 2-3 года. «Чтобы соблюсти интересы авиакомпаний и пассажиров, обеспечить безопасность, нам нужна новая взлетно-посадочная полоса. Все это прекрасно понимают, Росавиация нас поддерживает», - отметил он.

По информации пресс-службы аэропорта «Южно-Сахалинск», действующая ВПП введена в эксплуатацию 55 лет назад.

Длина новой ВПП составит 3,4 км, ширина - 60 м. Новая полоса должна будет принимать лайнеры типа Ан-124 «Руслан» (по габаритам) и Boeing-747-8F (по нагрузке).

АО «Аэропорт Южно-Сахалинск» имеет статус международного с 1990 года, допущен к приему/выпуску более 30 типов воздушных судов, является базовым для авиакомпании «Аврора». Он принадлежит правительству Сахалинской области. С аэропортом сотрудничают 9 авиакомпаний, которые осуществляют рейсы в 10 городов России и семь городов стран Азиатско-Тихоокеанского региона (включая чартерные туристические рейсы).

В аэропорту Южно-Сахалинска за 6,7 млрд рублей (средства областного бюджета) ведется строительство пассажирского двухэтажного терминала площадью почти 40 тыс. кв. м, который должны сдать к концу 2019 года. Он рассчитан на пропуск 550 пассажиров внутренних авиалиний в час (с возможностью расширения до 900) и 250 пассажиров международных линий.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6835228>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.09.03; САХАЛИНСКАЯ ОБЛАСТЬ В 2019Г ВЫДЕЛИТ АВИАКОМПАНИИ «АВРОРА» 765 МЛН РУБ. СУБСИДИЙ**

Сахалинская область в текущем году из областного бюджета выделит 765 млн рублей авиакомпании «Аврора» на субсидирование авиаперевозок внутри региона, а также трех межрегиональных рейсов, сообщил заместитель председателя правительства Сахалинской области Сергей Олонцев во вторник на совещании, которое провел в Южно-Сахалинске **министр транспорта Евгений Дитрих**.

«В 2019 году правительством Сахалинской области в целях повышения транспортной доступности, деловой активности и туристической привлекательности удаленных районов

региона принято решение о введении единых тарифов на субсидированные перевозки для всех категорий граждан в независимости от места регистрации. Объем финансовых средств, выделяемых из областного бюджета на субсидирование данных перевозок, в 2019 году составляет 765 млн рублей», - сказал он.

Он напомнил, что в настоящее время «Аврора» осуществляет пассажирские перевозки по пяти местным маршрутам из Южно-Сахалинска в Шахтерск, в Ноглики, в Оху и на Курилы - в Южно-Курильск (о. Кунашир) и Курильск (о. Итуруп). В 2019 году по решению областной власти открыты авиаперевозки по трем межрегиональным маршрутам из Южно-Сахалинска в Благовещенск, в Петропавловск-Камчатский и в Комсомольск-на-Амуре.

### **ИЗВЕСТИЯ; ЭЛЬНАР БАЙНАЗАРОВ; 2019.09.04; СЕВЕРНОЕ СЛИЯНИЕ: СЕВМОРПУТЬ ПРИВЛЕК КОМПАНИИ СКАНДИНАВИИ И АЗИИ; КРУПНЕЙШИЕ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ФИРМЫ МИРА ОБСУДЯТ НА ПОЛЯХ ВЭФ ИНВЕСТИЦИИ В АРКТИЧЕСКИЙ МАРШРУТ**

В рамках открывающегося во Владивостоке Восточного экономического форума (ВЭФ) пройдет первое заседание общественного совета Северного морского пути (СМП). Интерес к арктическому маршруту уже выразили транспортные компании Японии, Дании, Германии, Швеции, Норвегии, Финляндии, а также ОАЭ и Южной Кореи. Об этом «Известиям» заявили в «Росатоме» — компания отвечает за атомный ледокольный флот РФ в Арктике и развитие СМП. Там также отметили, что с вступлением в строй новых ледоходов в 2022–2023 годах Севморпуть станет круглогодичным маршрутом. Как пояснили «Известиям» в совете по Арктике и Антарктике при Совете Федерации, иностранные компании планируется привлечь к модернизации портов СМП, поскольку именно состояние их инфраструктуры вызывает больше всего вопросов.

Солидный совет

Еще в апреле гендиректор Росатома Алексей Лихачев говорил о планах обсудить на полях ВЭФа участие в развитии Северного морского пути японских компаний. Однако, как рассказали «Известиям» в пресс-службе госкорпорации на этой неделе, в первом заседании общественного совета СМП примут участие крупнейшие транспортные компании и из других стран мира.

— Будут представители Японии в лице Mitsui O.S.K. Lines и Weathernews Inc. Интерес к работе по развитию СМП проявили также компании Nordic Bulk Carriers (Дания), Oldendorff Carriers (Германия), Stena AB (Швеция), Tschudi Shipping Company и DNV GL (Норвегия), Aker Arctic Technology (Финляндия), а также DP World (ОАЭ) и Youngsan University (Institute of Arctic Logistics) (Республика Корея). И это далеко не полный список, — заявили «Известиям» в «Росатоме».

Каждая из компаний, которые предполагается привлечь к проекту, занимает лидирующие позиции в сферах, тем или иным образом связанных с реализацией СМП. К примеру, японская Mitsui O.S.K. Lines занимает первое место в мире по количеству газозвозов, четвертое — по объему грузоперевозок, а по общему водоизмещению танкеров — второе. Другая компания из Страны восходящего солнца — Weathernews Inc. — один из мировых лидеров в сфере погодной логистики, она составляет климатические карты для судов.

Датская Nordic Bulk Carriers стала первой иностранной компанией, судно которой прошло по СМП ещё в 2010 году. А в 2013 году фирма первой переправила уголь с западного побережья Канады в Европу через Северо-западный пассаж — арктический брат-близнец СМП, проходящий через Гренландию и Северную Америку. Шведская Stena AB — мировой лидер паромных перевозок и считается одной из крупнейших частных компаний во всей Скандинавии, тогда как в «зачете» финской Aker Arctic Technology, проектирующей ледоколы, — проекты более половины всего мирового арктического флота.

Отдельно стоит упомянуть и норвежскую DNV GL — компания специализируется на классификации, консалтинге и оценке риска, что необходимо для подтверждения безопасности и рентабельности добычи нефти на морских платформах. 65% всех подводных трубопроводов спроектированы по стандартам DNV GL.

При этом ранее официальный Осло выражал сомнение в экономической целесообразности СМП. Как заявляла недавно «Известиям» глава МИД Норвегии Инне Мари Эриксон Серейде, у проекта «есть серьезные проблемы в отношении всего: от поисково-спасательных работ и недостаточной инфраструктуры на всем протяжении трассы до крайне сурового климата». Возможно, привлечение DNV GL к оценкам рисков Севморпути позволит развеять эти сомнения и предоставить маршруту международные гарантии безопасности.

Из списка приглашённых к обсуждению Севморпути на ВЭФ географически выбивается разве что компания DP World из ОАЭ. Это один из крупнейших операторов портов в мире, ему, в частности, принадлежат гавани Дубая, Гонконга, Карачи, Джидды.

— Очевидное преимущество СМП — географическое расположение, обеспечивающее сокращение сроков доставки в сравнении с южным маршрутом в среднем на 15 суток и безопасность навигации, — пояснили в Росатоме интерес столь солидных компаний к проекту. — Несмотря на улучшение ситуации с пиратством в Аденском заливе у берегов Сомали, суда, идущие через Суэцкий канал дальше в Индийский океан, неизбежно проходят этот участок пути — опасность всё еще сохраняется.

Инвестиции с выдержкой

В «Росатоме» также подчеркнули: с вводом в строй новых мощных ледоколов Севморпуть станет круглогодичным. Сейчас сообщение сезонно и приходится на весенне-летний период.

В 2022–2023 годах Россия нарастит свой арктический флот: в строй вступят три новых ледокола ЛК-60Я серии 22200 — «Арктика», «Сибирь» и «Урал». Они станут самыми крупными и мощными в северной флотилии РФ. Их строительство напрямую связано с обслуживанием крупных газовых месторождений на арктическом шельфе, в частности, завода сжиженного газа «Ямал СПГ» на одноименном полуострове, а также «Арктик СПГ-2». Последний запустят к 2023 году.

Как пояснил «Известиям» член Совета по Арктике и Антарктике при Совфеде, директор центра экономики Севера и Арктики Александр Пилясов, неудивительно, что среди потенциальных инвесторов Севморпути азиатские страны — они хотят диверсифицировать системы доставки своих товаров в Европу, а СМП короче, чем аналогичный путь в Азию через Суэцкий канал.

— Однако надо понимать, что это долгосрочные инвестиции — быстрой коммерческой отдачи в Арктике нет. И китайцы, например, это понимают. А японцы обыкновенно более скептически настроены к длительному ожиданию дивидендов, — пояснил эксперт.

Он также подчеркнул, что Севморпуть, проходящий от Архангельска на западе и до Чукотки на востоке, пока остается единственным арктическим маршрутом. Похожий путь — Северо-Западный пассаж, проходящий через Гренландию, Канаду и Аляску — практически не используется, поскольку у Канады нет своего ледоходного флота. К тому же льды на этом маршруте тают намного медленнее, чем в российской Арктике.

— Единственная проблема СМП — отсутствие модернизированных портов. И именно в портовую инфраструктуру могли бы пойти инвестиции зарубежных компаний, — отметил Александр Пилясов.

По его словам, у Токио, например, нет особого опыта в возведении ледоколов и даже Сингапур благодаря своей морской истории ближе к отрасли, нежели современная Япония. Поэтому следует ожидать, что инвестиции пойдут не в переоборудование судов, а в перестройку портов.

<https://iz.ru/917088/elnar-bainazarov/severnoe-sliianie-sevmorput-privlek-kompanii-skandinavii-i-azii>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.09.03; МИНТРАНС РФ ПОДДЕРЖИВАЕТ ИДЕЮ СТРОИТЕЛЬСТВА НОВОЙ ПЛАТНОЙ ТРАССЫ МОСКВА-КАЗАНЬ**

**Министерство транспорта РФ** поддерживает идею строительства новой скоростной платной трассы Москва-Казань, сообщил **первый замминистра Иннокентий Алафинов** журналистам во вторник.

«**Минтранс** всегда последователен в своем предложении, на сегодняшний день с учетом той проработки, которая велась на протяжении долгого времени, и тех оценок, которые делали и ВШЭ, и иностранные консультанты, мы продолжаем предлагать строительство новой автомобильной дороги в направлении Урала, чтобы дальше уйти к 2030 году до Уральского хребта», - сказал он.

По его словам, **Минтранс** с учетом всех обсуждений предложил план улучшения безопасности на существующей трассе М-7. «То есть не увеличение скоростного режима, не обеспечение пропускной способности, а именно обеспечение безопасности. Мы считаем, что должны быть транзитные магистрали и должны быть магистрали свободного передвижения», - сказал он.

**Алафинов** также отметил, что частичной реконструкции М-7 быть не может: «Ее надо или реконструировать, или не реконструировать». «Реконструкция М-7 обойдется в 449 млрд бюджетных денег, строительство новой дороги будет стоить 312 млрд рублей бюджетных денег, плюс еще 216 млрд рублей внебюджетных денег. Бюджет потратит меньше (в случае строительства новой, а не реконструкции старой трассы - ИФ). Если реконструировать М-7 до первой категории, то ее надо содержать за бюджетные деньги. Новая дорога за счет сбора платы позволит не только возвращать инвестиции, но и содержать дорогу», - добавил **замминистра**.

Ранее сообщалось, что «Автодор» готовит проект скоростной платной автомагистрали Москва - Нижний Новгород - Казань (в составе международного транспортного маршрута Европа - Западный Китай). Общая протяженность трассы составит 729 км. Предполагается, что на трассе будет реализована система платы по принципу «свободный поток».

В начале июня **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** сообщил, что вице-премьер РФ **Максим Акимов** разрешил госкомпании «Автодор» начать подготовку документов по планировке территории под строительство дороги Москва-Казань. При этом **Дитрих** отмечал, что проект «не только актуальный, но и очень перспективный». **Дитрих** добавил, что проект обсуждался на встрече с казахстанскими коллегами, а двухэтапное развитие коридора Европа - Западный Китай «было заложено в наших межправительственных соглашениях».

Идею строительства платной трассы Москва-Казань ранее также поддержал глава Минэкономразвития **Максим Орешкин**.

Как сообщалось, независимый оценщик АЕСОМ оценил проект реконструкции автотрассы общего пользования М-7 «Волга», которая считается альтернативой новой платной скоростной трассы Москва-Казань, в пределах 139 млрд рублей. Такие выводы в середине июля были направлены в профильные ведомства, сообщил «Интерфаксу» источник, видевший документ с оценкой стоимости проекта.

### **РИА НОВОСТИ; 2019.09.03; МИНТРАНС СЧИТАЕТ НЕВОЗМОЖНОЙ ЧАСТИЧНУЮ РЕКОНСТРУКЦИЮ ТРАССЫ М-7 МОСКВА-УФА**

Частичная реконструкция трассы М-7 Москва-Уфа невозможна, так как обойдется дороже строительства новой трассы, заявил журналистам **первый заместитель министра транспорта РФ Иннокентий Алафинов**.

«Частичной реконструкции быть не может. Реконструкция М-7 обойдется в 449 миллиардов рублей бюджетных денег, а строительство новой автодороги стоит 313 миллиардов бюджетных денег плюс 216 миллиардов небюджетных денег. То есть бюджет потратит меньше, а, во-вторых, если полностью реконструировать М-7, то ее надо будет содержать, это тоже ляжет на бюджет. Новая дорога, помимо того, что стоит дешевле, позволит за счёт сбора платы не только возвращать инвестиции, но и содержать дорогу», - сказал **Алафинов**.

В середине августа газета «Ведомости» со ссылкой на ряд источников в правительстве и министра экономического развития Максима Орешкина написала, что Минэкономразвития России предлагает вместо новой автодороги из Москвы в Казань построить ее до Владимира, а дальше точно реконструировать трассу М-7 Москва-Уфа, что позволит сократить расходы на проект.

<https://ria.ru/20190903/1558211038.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.09.04; РЖД И GLOBAL PORTS ПЛАНИРУЮТ ПРИВЛЕКАТЬ КОНТЕЙНЕРЫ ДЛЯ ТРАНЗИТА ПО ТРАССИБУ ЧЕРЕЗ ПОРТЫ**

ОАО «Российские железные дороги» и Global Ports планируют разработать систему привлечения контейнеров для транзита через РФ с использованием железнодорожного транспорта и портов на Дальнем Востоке и Северо-Западе России через транссибирский маршрут.

Согласно сообщению РЖД, соответствующие договоренности зафиксированы в соглашении о сотрудничестве, которое монополия и ООО «Управляющая компания «Глобал Порты» подписали в рамках Восточного экономического форума.

Компании нацелены на долгосрочное взаимовыгодное сотрудничество при разработке оптимальных транспортных решений на стыке «порт - железная дорога» с использованием современных технологий. Усилия будут направлены на увеличение железнодорожных контейнерных перевозок с перевалкой в портах и «сухих портах».

«Для увеличения пропускных способностей инфраструктуры и сокращения времени доставки грузов планируются совместные мероприятия по оптимизации работы припортовых станций, внедрению технологий «электронной перевозки» и «смарт-контракта», - говорится в сообщении.

В августе сообщалось, что Maersk и транспортно-экспедиторская компания «Модуль» запустили новый международный контейнерный сервис из стран Азии в Европу через морские терминалы группы Global Ports на Балтике и Дальнем Востоке.

Совместный проект предполагает ускоренный транзит через РФ. Общее транзитное время первой партии грузов, следовавших из Азии в порты ЕС, составило 18 дней, что вдвое быстрее, чем при традиционной перевозке через Суэцкий канал.

Вошедшие в состав партии контейнеры с электроникой и комплектующими из Южной Кореи и Японии были доставлены Maersk к причалам «Восточной стивидорной компании» (ВСК, Находка, Приморский край) по морю, перегружены на терминале и в составе ускоренного контейнерного поезда отправлены на терминал «Петролеспорта» (ПЛП, Санкт-Петербург) по Транссибирской магистрали.

Железнодорожную перевозку организовал «Модуль». Он также обеспечивает таможенное оформление грузов. Время доставки от ВСК до ПЛП (оба входят в Global Ports) составило 9 дней. С терминала «Петролеспорта» партия была доставлена судами Maersk в Гданьск.

«Впервые контейнеры из Азии достигли получателей в Европе за столь короткое время, использовав преимущества российских портов, железнодорожной сети (РФ - ИФ) и линейной сети Maersk. Рассчитываем, что этот новый путь откроет беспрецедентные возможности для развития торговли между Азией и Европой через территорию России и будет высоко оценен нашими зарубежными клиентами», - заявлял в этой связи глава Maersk Eastern Europe Жолт Катона.

«Мы совместно с «Российскими железными дорогами» успешно протестировали принципиально новую логистическую услугу - ускоренный закольцованный контейнерный сервис, благодаря которому европейские грузы будут попадать в Азию, а азиатские - в Европу, оперативно и без барьеров», - добавлял генеральный директор «Модуля» Александр Альтшуллер. «Подобные логистические проекты позволяют сократить стоимость доставки грузов в интересах грузовладельцев и потребителей», - говорил глава Global Ports Владимир Бычков.

Новый сервис будет включен в глобальную сеть Maersk под кодом «Азия-Европа-19» (AE-19) и станет доступен клиентам компании во всем мире. Он обеспечивает ускоренную доставку грузов по устойчивому расписанию через РФ, что может представлять интерес для отправителей из стран Азии, прежде всего не имеющих сухопутной границы с Россией, таких как Южная Корея, Япония, страны Юго-Восточной Азии, отмечали участники проекта. Маршрут обеспечит ритмичность поставок в страны Северной Европы. Предполагается, что сервис будет востребован для доставки разнообразных грузов, требовательных к скорости и качеству доставки.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.09.03; МИНТРАНС НАМЕРЕН ДО КОНЦА ГОДА ОПРЕДЕЛИТЬ КОНТУРЫ РАЗВИТИЯ ВСМ МОСКВА-ПЕТЕРБУРГ**

Министерство транспорта РФ планирует до конца 2019 года определить контуры развития высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) Москва-Петербург, сообщил **первый заместитель главы ведомства Иннокентий Алафинов** журналистам во вторник.

«Сейчас мы обсуждаем с нашими коллегами из регионов и РЖД трассировку. Действительно, обсуждаются разные варианты, в том числе и касающиеся Великого Новгорода: пройти в створе существующего «Сапсана» или приблизить к Новгороду. Само проектирование займет от двух до трех лет. Думаю, до конца года контуры развития ВСМ **министерством транспорта** будут определены», - сказал он.

Как сообщалось ранее, проект ВСМ Москва-Петербург планируется включить в **комплексный план** модернизации и развития инфраструктуры РФ. В августе текущего года РЖД и консорциум немецких компаний, в который входят Siemens, Deutsche Bahn AG, Deutsche Bank, Vossloh Group, подписали меморандум о сотрудничестве в проектировании, финансировании и реализации проекта ВСМ. Стоимость проекта оценивается в 1,5 трлн рублей.

Президент РФ **Владимир Путин** в апреле поддержал идею проектирования ВСМ Москва - Санкт-Петербург. ВСМ, в случае ее запуска, облегчит выход грузов по Транссибирской магистрали с Урала в направлении северо-запада РФ, заявлял первый заместитель генерального директора РЖД Александр Мишарин. По его словам, запуск ВСМ на этом маршруте позволит компании перейти к специализации целых направлений с разделением на грузовые и пассажирские линии и внедрить передовые технологии перевозки грузов, снизив себестоимость перевозки и содержания инфраструктуры.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.09.03; РЖД ЗА СЧЕТ ТЕПЛОВЗОВ ТМХ В 2020Г ПЛАНИРУЮТ РЕШИТЬ ПРОБЛЕМУ С ЛОКОМОТИВАМИ НА БАМЕ**

ОАО «Российские железные дороги» в 2020 году планирует закрыть потребности в новых трехсекционных локомотивах на Байкало-Амурской магистрали.

«Если говорить про БАМ и проблемы на нём, то это дефицит 3ТЭ10, учитывая, что нам нужны трехсекционные локомотивы в именно таком исполнении. Важную роль играет их техническое состояние, потому что локомотивы достаточно старые. Отказ одного локомотива на однопутном участке приводит к достаточно большим потерям», - заявил замглавы РЖД Олег Валинский на брифинге в рамках железнодорожного салона «PRO//Движение.Экспо».

«Проблема возникает потому, что мы в течение последних 5 лет не купили ни одного трехсекционного локомотива в силу того, что наша промышленность их вообще не изготавливала. Первые 12 штук мы купим в этом году. 54 - в следующем. Я думаю, в течение (2020 г. - ИФ) года мы проблему БАМа решим полностью», - добавил топ-менеджер.

«В 2014 г. мы остались в принципе без завода, который имеет компетенции построить тяжелый магистральный тепловоз (такую технику производил «Лугансктепловоз» - ИФ). («Трансмашхолдинг» - ИФ) в течение полутора лет освоил выпуск двухсекционного локомотива 2ТЭ25КМ. Мы начали его покупать, учитывая, что перестали приобретать украинский 2ТЭ116. И мы тогда уже сказали, что нам нужен трехсекционный локомотив», - сказал он.

«Сегодня появилась эта трехсекционная машина, но в этом году возможно изготовить только 12 штук этих тепловозов, потому что в ней стоят дизеля Gevo, General Electric. Но уже в октябре этого года должна появиться машина в аналогичном корпусе с нашим коломенским дизелем Д49. По расчетам, она всего на 6% меньше по мощности, чем локомотив с американским дизелем. Если это будет подтверждено всеми испытаниями, то мы перейдем на покупку в дальнейшем уже вот этой машины. Ну, а дальше эту машину ждет дизель Д-300, который также в Коломне разрабатывается», - добавил он.

### **ТАСС; 2019.09.03; АКСЕНОВ ОБЕЩАЕТ БОЛЕЕ НЕ ДОПУСКАТЬ К РЕМОНТУ ДОРОГ ПОДРЯДЧИКОВ, НЕ УЛОЖИВШИХСЯ В СРОКИ**

Подрядчиков, не выполнивших в срок ремонт дорог по **нацпроекту «Безопасные и качественные автодороги»** или уличенных в несоблюдении качества работ, могут не допустить в дальнейшем к дорожным работам, заявил во вторник на заседании крымского правительства глава Республики Крым Сергей Аксенов.

29 июля 2019 года на совещании в Севастополе премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** обратил внимание на то, что освоение выделенных бюджетных средств на реализацию национальных проектов в Крыму осуществляется медленно и составляет от 20 до 30%. Глава правительства РФ и призвал местные власти ускориться и работать эффективнее.

«Как всегда, подрядчики, руки загребущие, понабирают объектов, не понимая, что они своими силами с ними не справятся. Лишь бы набрать. Кто срывает сроки, больше никогда в дорожной деятельности в Республике Крым принимать участие не будут. Закрыли тему, бегать ни за кем не будем. Считайте это официальным заявлением», - сказал Аксенов.

Глава республики отметил, что прием ремонтных работ по дорогам будут осуществлять с привлечением работников прокуратуры. «Придем с прокуратурой ко всем подрядчикам без исключения. 100% всех проверим на качество выполнения работ», - подчеркнул он.

Аксенов пояснил журналистам, что до 2024 года в Крыму по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** планируется отремонтировать более 2 тыс. км автодорог. Должно быть приведено в нормативное состояние. «Ответственность большая», - сказал он.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/975111>

### **ТАСС; 2019.09.03; КРЫМ ЗАКЛЮЧИЛ 84% КОНТРАКТОВ НА РЕМОНТ ДОРОГ В 2019 ГОДУ**

Власти Крыма заключили с подрядчиками 16 из 19 контрактов, которые запланированы на этот год в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, сообщил во вторник на заседании Совета министров региона **министр транспорта республики Сергей Карпов**.

В августе в **Минтрансе** РФ сообщили, что большинство регионов страны успешно завершили этап контрактации, исключение составляли Республика Крым, Ненецкий

автономный округ, Калужская, Магаданская и Тверская области. Крым также называли в числе регионов, где показатели выполненных работ по укладке верхнего слоя дорожного покрытия не превышали 10%.

«По состоянию на 1 сентября, заключено 16 из 19 контрактов, что соответствует 84%. Из 60 объектов строительно-монтажные работы ведутся сейчас на 27. Фактическая площадь уложенного верхнего слоя асфальтобетонного покрытия - 192,22 тыс. кв. м из запланированного 1,410 млн кв. м общей площади в текущем сезоне, что составляет 13,6%», - сказал он.

По его словам, объем финансирования ремонта дорог в Крыму по **нацпроекту** до 2024 года превысит 17,8 млрд рублей. «По итогам реализации проекта доля региональной дорожной сети в нормативном состоянии составит не менее 38%. Всего у нас будет приведено в нормативное состояние, в соответствии с региональным паспортом, 53% автомобильных дорог общей протяженностью 1960 км», - добавил Карпов.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/975065>

### **ТАСС; 2019.09.03; ДОРОГУ К ТРЕМ МУНИЦИПАЛИТЕТАМ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ НА СТАВРОПОЛЬЕ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА**

Рабочие завершили ремонт дорожного полотна на единственной трассе, соединяющий районный центр Изобильный с тремя муниципалитетами на Ставрополье, в рамках **нацпроекта**. Об этом сообщила во вторник пресс-служба краевого министерства дорожного хозяйства и транспорта.

«Эта дорога крайне необходима для жителей близлежащих населенных пунктов, так как она связывает хутора Смыков, Сухой и станицу Староизобильную не только между собой, но и с районным центром - городом Изобильным», - говорится в сообщении.

В двух хуторах и станице в общей сложности проживают более 2,5 тыс. человек. Протяженность ремонтируемого участка составила порядка 6 км, объем финансирования в рамках **нацпроекта** «Безопасные и качественные автомобильные дорог» превысил 63 млн рублей.

<https://tass.ru/v-strane/6836946>

### **ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.09.04; КАК ПРИМОРЬЮ ЗАРАБОТАТЬ НА ТРАНЗИТЕ; ТРАНЗИТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА ОГРОМЕН, НО ЧТОБЫ ЕГО РЕАЛИЗОВАТЬ, НАДО ИНВЕСТИРОВАТЬ СОТНИ МИЛЛИАРДОВ РУБЛЕЙ**

Транзитный потенциал Дальнего Востока колоссален, признают эксперты. Все дело в расположении: регион находится на пути крупных международных маршрутов. Близость к Японии и странам Азиатско-Тихоокеанского региона позволяет Приморью полноценно участвовать в транспортировке импортных, экспортных и транзитных грузов, отмечает партнер КРМГ Степан Светанков. Порты Приморья находятся в 3 раза ближе к северо-восточной части Китая в сравнении с ближайшим крупным китайским портом Далянь.

Для полного раскрытия этого потенциала необходимо привести существующую транспортную инфра структуру в соответствие с требованиями международных транспортных коридоров, говорит директор проектов АИКОМ Сергей Гаврилов. Улучшить транзит без строительства инфраструктуры невозможно: перевозка грузов – услуга, качество которой определяется в первую очередь качеством инфраструктуры, транзитная перевозка требует высокой скорости и надежности. Развивать транзит нужно путем строительства новой магистральной инфраструктуры.

Конкуренция высока – прежде всего со стороны перевозок морем, замечает Светанков. Республики Средней Азии, Кавказа, Монголия также претендуют на часть азиатско-европейского трафика, говорит Светанков: запущена самая длинная в мире железная дорога Иу – Мадрид, проходящая транзитом через Казахстан, Россию, Белоруссию,

Польшу, Германию и Францию. Введен в строй транспортный коридор Баку – Тбилиси – Карс из Азербайджана в Турцию.

Свободный порт и его резиденты

Российским властям есть чем ответить. Об усилении сотрудничества для транзита китайских грузов Россия и Китай договорились в марте 2013 г. на переговорах Владимира **Путина** с Си Цзиньпином в Москве. В мае 2014 г. переговоры лидеров государств продолжились в Шанхае, а цель была сформулирована конкретнее: странам предстоит улучшить условия транзита китайских грузов через порты Дальнего Востока России. Через год произошло сближение Евразийского экономического союза и стратегии КНР «Один пояс – один путь»: Си и **Путин** договорились укрепить сотрудничество в области интермодальных перевозок на Дальнем Востоке. При интермодальных перевозках комбинируется несколько видов транспорта: фура может двигаться по шоссе, а затем заезжать на паром, контейнер можно транспортировать по железной дороге, а затем морем.

Всего через пару месяцев после достигнутых договоренностей был принят закон «О свободном порте Владивосток»: в портовых зонах юга Дальнего Востока был введен особый режим для расширения трансграничной торговли, инвестиций в логистику и включения Приморского края в международные транспортные маршруты. Количество резидентов уже превысило 1600, сообщила Корпорация развития Дальнего Востока. Если вначале особый режим распространялся на 15 муниципалитетов Приморского края, включая столицу региона, то в 2016 г. режим был распространен на все ключевые портовые локации Дальнего Востока: в список вошли порт Ванино в Хабаровском крае, Корсаковский городской округ Сахалинской области, Петропавловск-Камчатский, Певек в Чукотском автономном округе, Лазоревский муниципальный район в Приморском крае. В июле 2018 г. режим свободного порта распространен на Советско-Гаванский муниципальный район Хабаровского края.

Резиденты получили налоговые льготы и преференции сроком на 10 лет. Например, общий размер страховых взносов при получении статуса резидента снизился до 7,6%, понижен налог на прибыль, первые пять лет резиденты не платят налоги на землю и на имущество (в последующие пять лет налог на имущество составит 0,5%), предусмотрена ускоренная процедура возмещения НДС – за 10 дней.

Резиденты, как сообщало Минвостокразвития, занимаются разным бизнесом: производят инновационные фасады, молоко, зарабатывают на переработке рыбы, открывают склад с морозильниками или производят фанеру. В качестве дополнительных преференций они получили сокращение контрольных проверок (не более 15 дней), ускоренное получение разрешений на строительство – менее 40 дней, режим единого окна при прохождении пограничного контроля, беспошлинный и безналоговый режим свободной таможенной зоны для резидентов для ввоза иностранных товаров, вывоза товаров и оборудования. Отдельными постановлениями правительство сократило срок госконтроля в свободном порту Владивосток (не более 3 ч), ввело единое окно – круглосуточный пропуск грузов через границу и электронное декларирование грузов.

Дорога из порта

Но дальнейшее развитие владивостокского порта тормозит архаичная дорожная инфраструктура Владивостока: грузы из порта идут через город, узкие улицы которого не приспособлены для таких нагрузок.

Поэтому власти Приморья и федеральные чиновники задумались о создании объездной автодороги, которая позволит разгрузить наиболее загруженные районы Владивостока и пустить часть транспорта в обход исторического центра. Эта же дорога станет частью международных транспортных коридоров, говорил заместитель гендиректора Агентства Дальнего Востока по привлечению инвестиций Даниил Половинка. Предварительно

стоимость объездной дороги, включающей два новых моста на о. Русский, оценена в 100 млрд руб., добавлял чиновник.

Реализация проекта будет происходить поэтапно, а строительство планируется начать со второго моста на о. Русский (первый был построен к саммиту АТЭС-2012), сообщил «Ведомостям» генеральный директор Агентства Дальнего Востока по привлечению инвестиций Леонид Петухов. Реализовать проект власти региона планируют по концессии, по вопросу финансирования ведутся переговоры с ВЭБом. Проект исключительно важен для логистики Владивостока, заметил он.

Второй мост на о. Русский через о. Елены позволит создать обход Владивостока, полноценно задействовать в транспортном сообщении уже построенный мост через пролив Босфор Восточный, который перестанет быть «мостом в никуда», а станет частью кольцевой автодороги вокруг города, комментирует партнер «НЭО центра» Алексей Ефанов. Это нужно для развития не только владивостокского порта, но и всего транспортного узла и это почувствуют на себе и жители Владивостока, замечает он. К проекту кольца во Владивостоке еще в 2015 г. присматривалась китайская сторона, сообщила пресс-служба городской администрации: строительство Владивостокской кольцевой автодороги и моста через Амурский залив на полуостров Песчаный резко увеличило бы грузооборот между регионами. Любая кольцевая дорога решает две задачи: создает скоростную связь между удаленными районами города и дает быстрый пропуск транзитного транспорта в обход города, говорит Гаврилов.

### Коридоры в Китай

Сейчас у российского правительства есть намерение развивать международные транспортные коридоры (МТК) «Приморье-1» и «Приморье-2», отмечает Светанков. В презентации для инвесторов из КНР стоимость реализации двух проектов оценивалась в 315 млрд руб. (с копией ознакомились «Ведомости», подлинность подтвердил участник совещаний по проектам). В проект «Приморье-1» стоимостью 145 млрд руб. входит расширение автомобильных **пунктов пропуска** и железнодорожной станции Гродеково, реконструкция автодороги Госграница – Пограничный – Уссурийск (110 км), развитие контейнерных терминальных мощностей в Приморском крае, но основная статья расходов – строительство автодороги Владивосток – Находка – порт Восточный (135 км за 120 млрд руб.). В состав коридора «Приморье-2» (всего 170 млрд руб.) входит строительство таможенных и пограничных объектов в Зарубине, выделенной автодороги Госграница – Зарубино (70 км за 30 млрд руб.), выделенной железной дороги Госграница – Зарубино (70 км за 35 млрд руб.), развитие акватории и каналов порта Зарубино, строительство в порту контейнерного и зерновых терминалов.

На сегодняшний день МТК «Приморье-1» и «Приморье-2» – это наиболее востребованные проекты, соглашается Гаврилов. Транзитный потенциал обоих коридоров очевиден, позволяет повысить конкурентоспособность российских портов на мировом рынке международных перевозок, считает он. Эти транспортные коридоры соединят северные китайские провинции с нашими портами для переброски товаров на юго-восток Китая и в другие страны Азиатско-Тихоокеанского региона.

В ноябре 2016 г. переговоры на уровне премьеров Дмитрия Медведева и Ли Кэцзяна в Санкт-Петербурге завершились совместным коммюнике о необходимости разработать документы по сотрудничеству в создании МТК. Уже в декабре российское правительство утвердило программу коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2». В 2017 г. было решено, что таможенное оформление для транзитных грузов из КНР будет происходить в портах МТК: через порт Зарубино для коридора «Приморье-2» и через порты Владивосток, Восточный и Находка для коридора «Приморье-1».

Проекты развиваются не так быстро, как хотелось бы, говорит Петухов, при этом «Приморье-2» – активнее. Север Китая не имеет выхода к морю, а в его северных провинциях развиты некоторые виды производства и сельское хозяйство. Сейчас грузы

оттуда приходится возить по железной дороге до порта Далянь и переваливать в Китае, а если возить их в российский порт Зарубино и отправлять в Китай – будет на 500 км ближе и примерно на 20% дешевле, рассказывает Петухов. Исходя из этого, консалтинговая компания McKinsey вместе с рабочей группой разработала стратегию развития транспортных коридоров. Проекты МТК «Приморье-1» и «Приморье-2» имеют высокие конкурентные преимущества, считает Гаврилов. Некоторые инвесторы уже заинтересовались проектом «Приморье-2», утверждает Петухов: китайская компания ССС подсчитала грузовую базу, сделала предварительное технико-экономическое обоснование проекта и хотела бы его реализовывать.

Крупнейшими в современной истории инфраструктурными проектами с Китаем можно назвать строительство двух пограничных мостовых переходов через реку Амур: железнодорожного моста в Еврейской автономной области и автомобильного моста в Амурской области. Оба проекта в стадии завершения, в ближайшее время планируется их ввод.

Какие порты и мосты нужнее

Сейчас две основные транспортные проблемы Дальнего Востока – недостаточное использование стратегически выгодного положения региона для развития транзитного грузопотока, что ограничивает возможности самообеспечения и устойчивого роста экономики региона, и недостаточное развитие транспортного сообщения внутри региона и с остальной Россией, что сказывается прежде всего на обычных людях, говорит Ефанов. Для решения первой части проблемы важно развитие транспортных коридоров в первую очередь с Китаем, развитие морских портов и железнодорожных подходов к ним, указывает он. Вторая проблема тесно связана с недостаточным развитием региональной авиации и необходимостью модернизации аэропортов для возможности приема дальнемагистральных воздушных судов, в том числе международных. Кроме того, без государственной поддержки практически невозможно добиться приемлемой цены на билеты, а это является ключевым, на что обращают внимание жители региона.

Особенностью региона является близость с Китаем, что создает возможности для развития, с одной стороны, но и приводит к конкуренции не только портов, но и аэропортов и в ряде случаев Дальний Восток проигрывает эту борьбу, говорит Ефанов. В Китае расположены конкурирующие порты, грузооборот которых превышает грузооборот дальневосточных, а жителям Дальнего Востока зачастую оказывается выгоднее улететь куда-либо из ближайшего китайского аэропорта.

Государству нужно определиться со стратегией развития портов на Дальнем Востоке, провести кластеризацию портов и их мощностей, определить целевые показатели по грузопотоку, рекомендует директор группы по работе с транспортной отраслью Deloitte Денис Похазников. Впрочем, мощностей дальневосточных портов, действующих и проектируемых, достаточно, при желании можно оперативно их нарастить, был бы спрос, говорит Светанков. Интерес к транзиту и росту грузооборота портов сейчас большой, констатирует Петухов.

Среди важных проектов нужно выделить развитие порта Ванино с объединением этого порта с портом Советская гавань, реконструкцию железнодорожных магистралей, в том числе на о. Сахалин, говорит Ефанов. Решение о строительстве моста на Сахалин пока не принято, но этот мост позволил бы полноценно задействовать порты Сахалина, имеющего наивыгоднейшее положение для торговли с Японией, напомнил он. Проект был оценен более чем в 600 млрд руб. – а позднее в прошлом году возникли сомнения в размере грузопотока.

Будет ли построен этот мост – больше политический вопрос, считает Похазников. Успех проекта во многом зависит от того, будет ли в дальнейшем построено продолжение моста – транспортный переход на Хоккайдо, признавали эксперты. В отсутствие мирного договора с Японией перспективы моста на Сахалин туманны, полагает Похазников. Вряд

ли в обозримом будущем можно ожидать грузопотока, достаточного для окупаемости проекта, смущает и то, что Япония явно никак не высказывалась в поддержку проекта, при этом страна обладает мощным флотом, говорит Светанков. К тому же перевозка морем стоит дешевле, чем железной дорогой, пусть и занимает больше времени, резюмирует Светанков.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/09/03/810388-primoryu-zarabotat>

### **ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА МЕРЕМИНСКАЯ; 2019.09.04; ДАЛЬНЕМУ ВОСТОКУ ДО 2025 ГОДА НУЖНО 11,5 ТРЛН РУБЛЕЙ ИНВЕСТИЦИЙ; МИНВОСТОКРАЗВИТИЯ ПОДГОТОВИЛО ДЛЯ ЭТОГО ПРОГРАММУ РАЗВИТИЯ ДО 2035 ГОДА**

Подъем Дальнего Востока объявлен приоритетом на XXI в., добиться этого, по задумке правительства, должна помочь Национальная программа развития Дальнего Востока до 2025 г. и на перспективу до 2035 г. «Ведомости» ознакомились с ее содержанием. «Такой документ для отдельного региона появляется впервые, по сути он должен определить, чем будет жить Дальний Восток в ближайшие годы», – сообщил «Ведомостям» через представителя министр по развитию Дальнего Востока и Арктики Александр Козлов.

#### **Накопившиеся проблемы**

«Отставания по всем сферам на Дальнем Востоке копились десятилетиями, поколения уже выросли в условиях, когда не строятся новые дома, спортивные комплексы и дома культуры, дороги, ветшают больницы», – признает Козлов.

Одна из самых больших проблем – уменьшение населения. За 27 лет оно сократилось в 1,3 раза – с 10,5 млн человек в 1991 г. до 8,1 млн в 2019 г. В последнее время отток снижается (в среднем население сокращается на 0,3–0,5% в год), но это остается ключевым фактором, сдерживающим ускорение развития макрорегиона, признают авторы программы. В первую очередь это создает дефицит рабочей силы. Запланированные инвестпроекты создадут более 130 000 новых рабочих мест и вскоре столкнутся с острой нехваткой квалифицированных кадров.

Люди хотят уехать из-за дороговизны жизни (30%), низкого развития инфраструктуры (28%), небольших доходов (23%), неблагоприятного климата (23%), некомфортной среды (19%), недостаточных возможностей для образования детей (18%) и самореализации (17%), а также сложностей с приобретением жилья (13%), показал социологический опрос Всероссийского центра изучения общественного мнения.

Ожидаемая продолжительность жизни на Дальнем Востоке ниже, чем в среднем в России (70 лет вместо 73). При этом высокая смертность в трудоспособном возрасте – 589 случаев на 100 000 человек (в России – 486 случаев на 100 000). Охват профилактическими медосмотрами и диспансеризацией тоже ниже среднероссийского, выше доля медицинских организаций в неудовлетворительном состоянии, с изношенным оборудованием.

Раньше эти проблемы компенсировались более высокими зарплатами на Дальнем Востоке, но за последние годы и это преимущество регион почти утратил. Если в 1995 г. среднедушевые номинальные денежные доходы превышали среднероссийский уровень на 23,9%, то в 2018 г. – только на 10%. В то же время Дальний Восток – самый дорогой регион для жизни: здесь более высокие платежи за коммунальные услуги, транспорт, продукты питания, одежду. Рост потребительских цен на Дальнем Востоке традиционно выше среднероссийского в силу дефицита продовольствия и товаров массового потребления местного производства. Это оборачивается снижением реальных доходов населения, доля жителей с доходами ниже прожиточного минимума более высокая.

Здесь хуже развита транспортная, социальная и коммунальная и инфраструктура. Плотность автомобильных дорог в 5 раз ниже среднероссийского уровня (11,9 км на 1000 кв. км). На 1000 дошкольников – 667 мест в детсадах. И даже оптоволоконные линии

связи в 63% населенных пунктов отсутствуют (в том числе в Анадыре), из-за чего цены на интернет выше.

Развитие бизнеса тормозят высокие тарифы на транспорт: доля транспортных издержек в ВРП региона вдвое выше, чем в среднем по России.

Что уже делается

Новейшая история дальневосточного региона РФ началась с 2013 г., вспоминает руководитель дальневосточной практики KPMG Ольга Сурикова. С тех пор для разворота на восток и создания привлекательных условий инвестирования было принято более 39 новых федеральных законов и более 170 нормативно-правовых актов правительства, которые гарантируют долговременность этих условий на весь срок реализации проектов, говорит она.

С 2015 г. для инвесторов на Дальнем Востоке появились территории опережающего развития (ТОР) и свободный порт Владивосток (СПВ). Резиденты таких зон получают льготы взамен на инвестиции. С момента появления ТОРов в регион пришло почти 284 млрд руб. частных инвестиций, по данным Минвостокразвития. В порту зарегистрировано еще 1252 резидента, их инвестиции – почти 640 млрд руб., рассказал представитель министерства. В 2018 г. на Дальний Восток пришлось почти 8% всех инвестиций в основной капитал, следует из данных Росстата. Для сравнения, до введения спецрежимов в 2014 г. было 6%.

За 2021–2025 гг. власти планируют потратить на развитие ТОРов 111,2 млрд руб. Но бюджетные деньги не осваиваются, а строительство инфраструктуры отстает от плана, писала Счетная палата в 2017 г. Государство тратит достаточно большие деньги на поддержку резидентов, говорил ранее **замминистра** финансов Илья Трунин: только по ТОРам за 2018 г. бюджеты недополучили около 2 млрд руб.

При этом регион остается недоинвестированным. Для развития хотя бы части инвестиционного потенциала Дальнего Востока к 2019 г. в инфраструктуру нужно вложить около 900 млрд руб., оценивали аналитики InfraOne, к 2025 г. дополнительно потребуется еще минимум 1 трлн руб.

Цели новой программы

Перед Дальним Востоком стоит цель – достичь темпов экономического роста на 6% в год, как у ведущих развивающихся экономик Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР). Об этом на прошлом Восточном экономическом форуме (ВЭФ) заявил президент **Владимир Путин**.

Пока такие высокие темпы роста ВРП – 5-6% в год – были в 2010-2011 гг., благодаря масштабным государственным инвестициям в инфраструктуру для подготовки саммита АТЭС 2012 г. Но затем в 2012–2017 гг. ВРП Дальнего Востока не изменился, т. е. в реальном выражении остался на уровне 2011 г. из-за падения инвестиций (-38%).

Вывести экономику на рост в 6% в год в 2019–2025 гг. можно только за счет значительного привлечения частных инвестиций в новые производства с высокой добавленной стоимостью, модернизацию предприятий обрабатывающей промышленности, транспортный и строительный комплекс, а также роста государственных инвестиций в магистральную, трансграничную, обеспечивающую и социальную инфраструктуру. Кроме того, нужно наращивать несырьевой экспорт и повышать производительность труда, пишут авторы программы. Они ставят цель привлечь за это время 11,5 трлн руб. инвестиций (в 2012–2018 гг. поступило 7 трлн руб.), увеличив их уровень в ВРП с 30% до 45–50%.

Такой приток, по расчетам чиновников, могут обеспечить нефтегазохимия, добыча полезных ископаемых, лесная и рыбная промышленность, сельское хозяйство, транспорт и логистика, авиа- и судостроение, туризм. Развитию этих секторов мешает целый ряд административных барьеров, которые планируют снять.

На реализацию всех мероприятий нужны миллиарды, признает Козлов, но сумму не называет. Деньги также понадобятся на софинансирование проектов государственно-частного партнерства (ГЧП). Проект Национальной программы на V Восточном экономическом форуме будет представлен президенту, отметил представитель министерства, в каком виде он будет подписан, решит глава государства. Возможно, не все войдет в нацпрограмму, вопросов на Дальнем Востоке столько, что разом их охватить очень сложно для бюджета страны, отмечает Козлов: «Но мы надеемся, что большинство пунктов, предложенных нами в национальной программе, будут приняты».

**Налоговые льготы для инвесторов**

Привлечь инвесторов Дальний Восток старается преференциальными режимами, которые должны быть не хуже, чем в других странах АТР. Так и было во время введения режимов ТОР и СПВ. Но страны АТР не стоят на месте, и российские режимы начинают уступать конкурентам.

Поэтому с 2021 г. по программе будет введена новая система налоговых льгот для резидентов ТОР и СПВ. Сейчас резиденты не платят налог на прибыль первые пять лет, а затем ставка вырастает до 12%; новая программа предлагает налог 7%, который нужно будет выплачивать с первого года. Изменения позволят регионам сразу начать получать налоговые доходы от реализации инвестпроектов, а бизнес будет платить фиксированный налог в течение всего проекта, что сделает экономику компаний более предсказуемой и эффективной, пояснял ранее Козлов.

Также инвесторам будут предложены льготный коэффициент к налогу на добычу полезных ископаемых – 0,3 на весь срок инвестпроекта, нулевая ставка налога на имущество организаций в течение пяти лет с налогового периода, в котором соответствующее имущество поставлено на баланс, и такая же схема для земельного налога. Индивидуальные предприниматели и организации, получившие статус резидента ТОР или СПВ до 2021 г., смогут добровольно перейти на новую систему налоговых льгот. Кроме того, государство предлагает субсидировать процентную ставку по банковским гарантиям для ускоренного возмещения НДС при экспорте продукции резидентами ТОР и СПВ.

Для повышения инвестиционной привлекательности обрабатывающей промышленности предлагается ввести вычет для инвестиций в модернизацию действующего обрабатывающего предприятия. Он будет вычисляться как разница между наибольшим налоговым потоком (из налога на прибыль, налога на имущество организации и земельного налога), уплаченным в течение трех лет до модернизации производства, и потоком после модернизации.

Дальневосточный федеральный округ уже сейчас вполне конкурентоспособен по фискальным условиям, требуется скорее тонкая донастройка действующего режима, чтобы убрать барьеры для некоторых категорий проектов, считает Сурикова. Безусловно, налоговые каникулы на старте позволяют обеспечить «быстрые победы», но, как показывает международная практика, это недостаточный фактор для принятия инвестиционного решения, замечает она.

Территория концептуально проигрывает по трем основным направлениям, полагает эксперт КРМГ: уровень развития инфраструктуры, доступность дешевых денег и наличие человеческих ресурсов.

На Дальнем Востоке с 2015 г. действует субсидирование частных вложений в инфраструктуру, необходимую для запуска новых производств. За счет его уже привлечено 234 млрд руб., а бюджетных денег выделено 32,5 млрд руб. С 2019 г. механизм распространен на всю Россию, а на Дальнем Востоке программа предлагает понизить минимальный порог частных инвестиций в проекты, которые могут претендовать на получение субсидии, с 1 млрд руб. до 300 млн, а перечень объектов – дополнить лесной инфраструктурой.

Программа предлагает и новые меры поддержки инвестиций в инфраструктуру – целевые налоговые льготы на сумму инвестиций. Инвесторы, самостоятельно построившие необходимые для предприятия объекты инфраструктуры, будут получать льготы по налогу на прибыль, налогу на добычу полезных ископаемых, земельному налогу и налогу на имущество организаций до тех пор, пока полностью не вернут осуществленные вложения. Соответствующий механизм должен заработать в 2020 г., говорится в проекте программы. Это важная новация, считает вице-президент ООО УК «Полус» Сергей Журавлев: большинство золоторудных месторождений находятся на отдаленных и труднодоступных участках: без дорог, без линий электропередачи, компаниям зачастую проще и быстрее их построить самостоятельно, чем ждать, пока это сделает государство. Сейчас такие затраты могут быть компенсированы за счет бюджетных субсидий, лимиты которых ограничены. Компенсация стоимости объектов инфраструктуры за счет налоговых льгот – это более прогрессивный механизм, который ко всему прочему уменьшает нагрузку на госбюджет и будет лучше воспринят бизнесом, объясняет Журавлев.

Дальневосточные дороги

Транспортный каркас экономики Дальнего Востока – Транссиб и БАМ – к 2020 г. уже должны увеличить провозную способность до 120 млн т в год (на 66,8 млн т больше по сравнению с уровнем 2012 г.), а к 2025 г. – до 210 млн. Модернизация входит в **Комплексный план** модернизации инфраструктуры.

Одновременно будет развиваться Северный морской путь, который ускорит транзит контейнерных грузов между портами Северо-Восточной Азии и Северной Европы. Для него планируют построить сверхмощный атомный ледокол «Лидер», порты-убежища и другую инфраструктуру.

В программу вошел и железнодорожный мост на Сахалин (линия Селихино – Ныш с переходом через пролив Невельского), который планируют строить по проекту ГЧП. Чтобы обеспечить загрузку этой железнодорожной линии, на Сахалине планируют создать новые портовые мощности.

Из автомобильных дорог в программе – мост через реку Лена в Якутии. Он должен быть построен до 2025 г. по концессии. Также до 2020 г. должна быть окончательно согласована схема развития инфраструктуры международных транспортных коридоров до Китая и определены механизмы ее финансирования.

Связь с Китаем также должны обеспечить два моста через реку Амур – железнодорожный переход Нижнеленинское – Тунцзян в Еврейской автономной области протяженностью 2,2 км и автомобильный переход Благовещенск – Хэйхэ протяженностью 1,3 км. Около них с российской стороны планируют сделать площадки транспортно-логистических комплексов и туристические объекты.

В самом Владивостоке достроят кольцевую автодорогу. Первый участок – дорога с мостом ул. Казанская – о. Елены – о. Русский. В Чукотском автономном округе хотят построить дорогу к одному из крупнейших в мире медно-порфировых месторождений – Баимскому (Колыма – Омсукчан – Омолон – Анадырь и подъезд к г. Билибино).

Чтобы остановить отток населения, чиновники намерены улучшить транспортную доступность: отремонтировать дороги (чтобы нормативам соответствовало 50,9% дорог) и построить новые (к 133 населенным пунктам), поддержать малую авиацию, построить и отремонтировать взлетно-посадочные полосы (80% должно соответствовать нормативам), субсидировать магистральные, региональные и местные пассажирские авиаперевозки до 100% потребности, обновить парк воздушных судов.

Границы и туризм

До 2025 г. экспорт Дальнего Востока должен вырасти в 1,5 раза до \$50 млрд, а доля сырьевого экспорта – достичь 40%. Поскольку большая часть инвестпроектов Дальнего Востока ориентирована на экспорт в АТР, критическим фактором становятся пропускная

скорость и качество работы таможни и **пунктов пропуска**. Пока из 87 пунктов функционируют 58, но большая часть из них не соответствует нормативам – их собираются реконструировать.

С августа 2017 г. туристы, приезжающие на Дальний Восток, могут оформить электронные визы без подачи бумажных документов. Пока режим работает для граждан 19 стран, в том числе Индии, Ирана, Катара, Китая, Кореи, ОАЭ, Японии. Виза позволяет туристам находиться в России до восьми дней и путешествовать по Приморскому краю, Камчатке и Сахалину. В прошлом году въездной турпоток в Приморье вырос на 25%.

Теперь возможность получить электронные визы чиновники намерены распространить на все государства, входящих в АТЭС (это 20 государств кроме России).

Стимулировать вложения в строительство гостиниц в регионе намерены субсидированием процентной ставки.

Привлечь компании и удержать жителей

Программа предлагает предоставлять в пользование месторождения нефти и газа под инвестиционные обязательства по строительству перерабатывающих мощностей или мощностей по производству сжиженного природного газа. Также чиновники готовы субсидировать процентную ставку по кредитам, взятым на локализацию производства оборудования для нефтегазохимических предприятий.

Чтобы повысить добычу полезных ископаемых, по программе государство оплатит среднемасштабное (1 : 200 000) геологическое изучение перспективных районов. Кроме того, планируется ввести заявительный принцип предоставления участков недр для геологического изучения. «Это действительно очень нужные изменения, так как это расширит и сделает более качественным наш последующий выбор участков недр для целей разведки и эксплуатации», – говорит Журавлев из группы «Полюс».

Важной новеллой стало предоставление в пользование участков по заявительному принципу. По словам Журавлева, этот механизм уже начали применять на Дальнем Востоке и благодаря этому компании, подавшие заявки, в дальнейшем, в случае обнаружения запасов и постановки их на баланс государства, имеют возможность получить на правах первооткрывателя право на разработку месторождения.

Другим важным моментом, во многом определяющим инвестиционную активность в макрорегионе, остается стоимость электроэнергии. Сейчас тариф для промышленных предприятий снижен до среднероссийского уровня, проект программы предлагает продлить эту льготу до 2028 г. «Мы очень заинтересованы в продлении действия механизма выравнивания тарифов», – признает Журавлев.

Для повышения инвестиционной привлекательности лесной промышленности будет увеличена пошлина на вывоз необработанной древесины из дальневосточных пород – до 80% с 2021 г.

Чтобы заполнить новые рабочие места и остановить отток населения, власти обещают поддержать здравоохранение, образование, культуру в регионе, продолжать программу «Дальневосточный гектар». А для иностранных работников, участвующих в инвестпроектах в спецрежимах, планируют установить трехлетний срок действия рабочих виз.

Для жителей по программе хотят организовать фельдшерско-акушерские и здравпункты даже в небольших поселениях и сократить сроки приема специалистов – 14 дней с момента записи (МРТ и КТ – 30 дней, но для тех, у кого онкология, – 14), а время приезда «скорой помощи» – до 20 мин. Для этого собираются строить (891 фельдшерско-акушерский пункт) и отремонтировать (1205) здания, закупать оборудование (13 000) и автомобили (1130). Семьям с двумя детьми и больше чиновники намерены субсидировать ставку по ипотеке (чтобы она была не выше 5%). Собираются строить и отремонтировать детские сады (112) и школы (186, и поддерживать грантами школы-флагманы), квартиры (ввод жилья должен вырасти в 1,6 раза до 3,9 млн кв. м в год), выдавать многодетным

сертификаты семейного отдыха на Дальнем Востоке и запустить программу «Семейный автомобиль» (приобретение автомобиля за счет бюджетных средств семьям при рождении пятого и последующих детей) и довести «охват мероприятиями по патриотическому воспитанию не менее 50% детей и подростков».

Геостратегическая территория

Дальний Восток, согласно стратегии пространственного развития, – геостратегическая территория, напоминают авторы аналитического обзора InfraOne «Инвестиции в инфраструктуру. Дальний Восток», подготовленного для V ВЭФа. То есть регион значим для развития, территориальной целостности и безопасности страны. Его поддержка требует больших ресурсов, а низкая плотность населения, суровый климат и невысокий стартовый уровень развития инфраструктуры – еще и специфического подхода к управлению. Здесь инвесторам сложнее запустить привлекательный для финансирования проект, что определяет разного рода экономические эксперименты правительства: ТОРы, режим СПВ и др.

Нужно, чтобы программа была живая и развивалась вместе с потребностями бизнеса, замечает Журавлев, чтобы оставалась возможность ее дополнить новыми механизмами. У «Полюс золота» уже есть новое предложение – распространить налоговые льготы не только на инвестиции в новое строительство, но и в модернизацию производства. Тут масштаб и CAPEX может быть даже больше, чем при новом строительстве, поясняет Журавлев.

Если программа будет выполнена, она позволит нефтегазохимическим проектам занять существенную долю на перспективных азиатских рынках и увеличить несырьевой экспорт, считает вице-президент группы ЕСН Вадим **Медведев**. «Мы строим завод по производству метанола в городе Сковородино Амурской области, – передал он через представителя. – В июле подписали соглашение и стали резидентом ТОР «Свободный», в котором создан газохимический кластер». Из мер поддержки ЕСН выбрала налоговые льготы и субсидирование объектов инженерной и социальной инфраструктуры. Но инвестиции могут быть кратно больше, если будут даны гарантии неизменности регуляторной среды для новых проектов в долгосрочной перспективе, замечает он. Химические проекты наиболее капиталоемкие на Дальнем Востоке, практически на 100% экспортные и завязаны на волатильные мировые рынки. В связи с этим важна стабильность правил игры в России – «дедушкина оговорка», т. е. неухудшение условий для химических проектов, считает **Медведев**.

Как привлечь 11,5 трлн руб.

Национальная программа охватила почти все аспекты экономической и социальной сферы региона, доволен эксперт ЕУ Илья Сухарников. В ней заложены амбициозные цели и по ряду направлений (таким как добыча и обработка полезных ископаемых, транспорт, машиностроение, туризм) предлагаются меры, способные кардинально изменить экономическую ситуацию на Дальнем Востоке, считает он.

Но привлечь 11,5 трлн руб. инвестиций за шесть лет возможно только при использовании механизмов ГЧП, причем проекты должны структурироваться так, чтобы они были привлекательными для инвесторов, говорит партнер Squire Patton Boggs Александр Долгов. Там, где недостаточно коммерческой привлекательности самого проекта, придется использовать выплаты бюджета (плата концедента), либо так называемые условные обязательства публичной стороны. В любом случае для государства с учетом порядка цифр, о которых идет речь, это единственная реалистичная возможность мобилизовать необходимые ресурсы, уверен он.

Основной сложностью будут воплощение всех предложенных инструментов и координация деятельности всех участников процесса, опасается Сухарников. Важно перенести центры принятия решений у всех вовлеченных участников со стороны государства и связанных с ним институтов непосредственно на Дальний Восток – для

повышения оперативности, а также эффективного контроля, предлагает он.

Дальний Восток принято сравнивать с другими мировыми специальными экономическими зонами, но они уже существуют 10–20 лет, а российский регион стал активно развиваться с 2015 г., замечает Сурикова. Он проходит начальный этап запуска и настройки механизмов и условий привлечения иностранных инвестиций. Дальний Восток еще не прошел свой «инкубационный» период от «быстрых» побед к инфраструктурному и социально-экономическому прорыву, уверена она. Но борьба за капитал ужесточается, и для настоящего успеха в ближайшие два-три года региону жизненно необходимо нарастить конкурентоспособность – быть центром опережающего развития, а не казаться. Не нужно иллюзий, программа развития одного федерального округа ничего не даст без улучшения инвестклимата в стране в целом, говорит экономист Наталья Зубаревич. Введение спецрежимов увеличило долю инвестиций на Дальний Восток с 6 до 8%, что очень мало, учитывая, что по территории это больше трети страны, напоминает она.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/09/03/810374-dalnemu-vostoku-2025>

### **ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ, ВЛАДИМИР ШТАНОВ; 2019.09.04; ДЕНИС МАНТУРОВ: «КТО БОЛЬШЕ ВЛОЖИТ, ТОТ ПОЛУЧИТ БОЛЬШЕ ПРЕФЕРЕНЦИЙ»; МИНИСТР ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ТОРГОВЛИ РАССКАЗЫВАЕТ О РАБОТЕ НАД СВЕРХЗВУКОВЫМ ЛАЙНЕРОМ, ФИНАНСИРОВАНИИ БЮДЖЕТОМ СУПЕРВЕРФИ «ЗВЕЗДА» И КИТАЙСКИХ ИНВЕСТИЦИЯХ В АВТОПРОМ**

Китай стал важным международным партнером России. Но партнер это тяжелый, и не все китайские проекты выгодны нашей стране. После многих неудачных попыток в России появился китайский автозавод полного цикла, но появление второго маловероятно, сказал «Ведомостям» Мантуров. Не обходится без разногласий и совместный с Китаем мегапроект дальнемагистрального самолета. У России множество и собственных гражданских авиастроительных проектов, рассказывает министр. Интервью с Мантуровым состоялось в преддверии Восточного экономического форума, и получить комментарии министра на высказывания совладельца S7 Group Владислава Филева, возмущенного отказом государства продолжить разработку лайнера SSJ75, не удалось – Мантуров летел во Владивосток.

– Какой эффект вы ожидаете от ВЭФа в целом и какие планы на форуме у вашего министерства?

– Очень хорошо, что Дальний Восток имеет свой крупный экономический форум, ведь такие площадки, как ВЭФ, позволяют лучше налаживать связи представителям власти и бизнеса, привлекают зарубежных партнеров. В этом году обширная международная программа. Основными в программе традиционно станут мероприятия с участием лидеров России и других стран, я сам планирую встретиться со своими коллегами из Малайзии, Люксембурга, Японии. Мои заместители также проведут ряд переговоров и примут участие в деловой программе форума, в пленарных сессиях, посвященных проблемам лесоперерабатывающего комплекса Дальнего Востока, вопросам развития химических производств в этой части нашей страны. И как можно заметить по составу участников форума, ВЭФ интересен не только азиатскому бизнесу – здесь планируют присутствовать также европейские, американские коллеги. И мы видим, что, какая бы ни была политическая конъюнктура, они сюда едут, хотят работать, заключают контракты. Дальний Восток интересен всем: это связующее звено, экономический мост между Европой и Азией, между Западом и Востоком.

Что касается конкретного эффекта для региона и промышленности, то в этом году как раз на полях ВЭФа холдинг «Вертолеты России» подпишет ряд соглашений, направленных на вывод нового вертолета – Ка-62 [будет выпускаться в Приморье арсеньевским «Прогрессом»] на российский рынок. В частности, с администрацией Приморского края

будет подписано соглашение о сотрудничестве в области производства, продвижения и эксплуатации новейшей вертолетной техники в регионе и за его пределами. Также запланировано подписание соглашения с корпорацией ВЭБ.РФ о развитии производства и продвижении вертолетов Ка-62. Эти шаги необходимы для последующего заключения контракта на лидерную эксплуатацию четырех Ка-62 в интересах Приморья.

Когда взлетят самолеты и вертолеты

– В 2018 г. активно обсуждалась идея законодательно ограничить срок эксплуатации вертолетов 25 годами. Она очень пугала авиакомпании, в парке которых преобладают возрастные Ми-8. Есть решения по этому поводу?

– Такая инициатива действительно была. Мы исходили из того, что более 70% парка имеет возраст свыше 25 лет. Мы с вами понимаем прекрасно, что это уже запредельные сроки и парк требует обновления. Это большая проблема, которую надо решать, иначе она будет только расти как снежный ком: ресурс старых машин небесно конечен, мы не можем постоянно его продлевать. С учетом ограниченного модельного ряда предыдущего времени основной парк составляют разные модификации Ми-8.

На рынке уже зарекомендовал себя «Ансат», на сегодняшний день в эксплуатации только гражданских машин более 25. Также 50 «Ансатов» закупило Минобороны, военные используют его как учебный вертолет.

И вот сейчас появляются вертолеты Ми-38 и долгожданный Ка-62. К нему приковано особое внимание, он стал премьерой МАКС-2019. Это машина в новом для «Вертолетов России» сегменте со взлетной массой 5–7 т, она занимает промежуточную нишу между легким «Ансатом» и средним Ми-8 и дает эксплуатантам больше гибкости для решения тех или иных задач. В первую очередь речь идет о пассажирских и грузовых перевозках по маршрутам, на которых Ми-8 сейчас является избыточным.

Как видите, сейчас у авиакомпаний уже есть маневр в выборе моделей. Есть и меры поддержки, которые стимулируют к принятию решений об обновлении парка.

– И все-таки стимулирование – одно дело, и совсем другое – административное ограничение.

– Нет, ограничивать, думаю, в итоге не будем. С учетом мнения широкого круга эксплуатантов мы признали это нецелесообразным. Будем делать ставку именно на механизмы стимулирования. Мы отчетливо понимаем, что надо учесть и потребности населения, и возможности эксплуатантов, для которых такое обновление, конечно, влечет определенную финансовую нагрузку.

– Российские авиакомпании привыкли эксплуатировать вертолеты типа Ми-8. Каким образом вы убедите их перейти на новые модели – Ка-62 и Ми-38? Ведь их покупка связана с серьезными затратами?

– Как я уже говорил, перед нами стоит задача обновления вертолетного парка. Кроме того, мы занимаемся формированием рынка вертолетных перевозок, в первую очередь пассажирских. Стимулом к его развитию станет обновление парка, в том числе за счет Ми-38 и Ка-62.

Минпромторг России сделает этот процесс максимально выгодным и комфортным для участников рынка, у нас есть для этого соответствующие инструменты. В частности, в проект бюджета на 2020–2021 гг. внесена программа трейд-ин, которая позволит эксплуатантам снизить затраты на приобретение новой вертолетной техники. Кроме того, рассматриваем возможность распространить субсидии из федерального бюджета на лизинг вертолетов Ми-38 и Ка-62 – такая схема доказала свою эффективность, сегодня по ней ведутся поставки Ми-8 и «Ансата».

– Как складываются отношения с Китаем в проекте широкофюзеляжного дальнемагистрального самолета CR929? Удалось отбиться от китайского предложения вести каждой стороне отдельные продажи на своем рынке?

– Буквально на прошлой неделе, на полях авиакосмического салона МАКС в Жуковском, где КНР выступила страной-партнером, прошло заседание подкомиссии по сотрудничеству в области промышленности. Естественно, обсуждение проекта CR929 стало одним из ключевых вопросов, а на статической экспозиции, кстати впервые за пределами Китая, был показан макет кабины и салона лайнера в натуральную величину.

Могу сказать, что у наших китайских партнеров, конечно, очень серьезные амбиции – и они на это имеют право. Но мы сторонники полноправных партнерских отношений, и в ходе этого раунда переговоров мы еще раз донесли нашу позицию, что линия разделения в проекте должна проходить не между рынками, а между разработкой и производством, что соответствует духу подписанного ранее межправительственного соглашения.

В сентябре мы ожидаем от китайской стороны положительного решения в отношении регистрации в России инженерного центра и наделения его полномочиями разработчика самолета CR929.

– Как идет сертификация среднемагистрального самолета МС-21-300? Есть ли у этой программы санкционные риски, помимо композитного сырья?

– Я бы сказал, что на сертификации МС-21-300 сегодня как раз сосредоточены основные усилия, ведь после ее завершения авиакомпания сможет начать эксплуатацию. Сертификация по российским и европейским нормам и начало эксплуатации позволят также активизировать продвижение самолета в Юго-Восточную Азию и другие регионы. Мы планируем начать поставку самолетов в 2021 г.

Что касается импортозамещения, то мероприятия по различным системам самолета проводятся параллельно с сертификацией, и сегодня с уверенностью могу сказать: остановить проект введением очередных запретов на поставку тех или иных компонентов уже просто не получится. И кстати, определенный задел по использованию отечественных композитных материалов был создан участниками программы МС-21 и отраслевыми институтами еще до момента введения санкций.

Говоря о композитном сырье: «Аэрокомпозит» провел детальный лабораторный анализ композитных материалов российских производителей. В результате была выбрана продукция, наиболее подходящая по своим характеристикам для производства крыла. Изготовлены и испытаны опытные образцы – крупногабаритные композитные панели силовых конструкций, ведется их тестирование. Первые результаты испытаний показали, что замена материала не повлияет на характеристики самолета и не приведет к существенным задержкам в производстве. Кроме этого новые материалы будут дешевле западных аналогов, что было одним из критериев при выборе технических решений.

– Когда, по ожиданиям, двигатель ПД-14 для МС-21 будет валидирован в Европейском агентстве по безопасности полетов (EASA), без чего невозможен экспорт двигателя? Сертификат типа от Росавиации он получил еще в ноябре 2018 г.

– Встречи представителей Росавиации, EASA и компании «ОДК-авиадвигатель» (разработчик двигателя, входит в Объединенную двигателестроительную корпорацию. – «Ведомости») по вопросам валидации ПД-14 в EASA проводятся на регулярной основе. Недавно в Европе вступили в силу новые требования к летной годности авиационных двигателей, возникла необходимость дополнительно продемонстрировать работоспособность ПД-14 в условиях кристаллического обледенения и вулканического пепла дополнительно к ранее одобренному валидационному базису.

Это могло затянуть процесс валидации. Но в феврале в штаб-квартире EASA в Кельне состоялась очередная рабочая встреча, и специалисты агентства все же подтвердили, что европейские поправки не требуют обязательного проведения полноразмерных испытаний ПД-14 на работоспособность в условиях кристаллического обледенения и вулканического пепла.

Дальше работа идет в соответствии с согласованными EASA протоколами и пунктами сертификационной оценки, и с учетом этого валидация двигателя ПД-14 ожидается в 2020 г.

– По заказу Минпромторга Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) и Центральный аэрогидродинамический институт (ЦАГИ) ведут научные разработки по теме сверхзвукового пассажирского лайнера. На какой они стадии?

– Исследовательские работы ведут с 2017 г. ЦАГИ как головной исполнитель и шесть других научных организаций, они касаются аэродинамических, летно-технических и экологических характеристик самолета, при этом мы не забываем о топливной эффективности и требованиях к низкому уровню шума. Стоимость указанных работ в 2017–2019 гг. составляет около 1,4 млрд руб.

Следующим этапом (в 2020–2022 гг.) предварительно должна стать разработка технического задания на демонстратор сверхзвукового пассажирского самолета, создание демонстратора и проведение с его помощью натурных исследований. В 2022–2026 гг. может быть начато эскизно-техническое, а затем и рабочее проектирование сверхзвукового пассажирского самолета, этими работами будет заниматься ОАК с привлечением входящих в ее структуру конструкторских бюро и институтов авиационной промышленности.

Сейчас в мире отсутствуют необходимые для создания такого самолета маршевые силовые установки – к примеру, серийно производимый у нас двигатель НК-32 (устанавливается на сверхзвуковой бомбардировщик Ту-160. – «Ведомости») не сможет отвечать современным требованиям гражданских эксплуатантов. Необходима разработка нового двигателя. Уверен, что российские двигателестроители справятся с этим, если будет поставлена такая задача.

– Создание сверхзвукового бизнес-джета обсуждалось как раз на базе Ту-160.

– На базе этой платформы проект невозможен. У нас же нет задачи поместить человека в капсулу и перевезти его между двумя точками в пространстве, преодолев сверхзвуковой барьер. У нас задача создать экономически оправданную модель самолета, отвечающую требованиям комфорта.

Во-первых, двигатели НК-32 не подходят по размеру для самолета, исследования по которому ведутся. Надо учитывать и хлопок, который возникает при переходе на сверхзвук: нормы ИКАО не допускают полеты с таким уровнем шума и это как раз главная проблема для всех мировых разработчиков.

Если вы переделаете Ту-160 в гражданский лайнер, то получите, условно, советский Ту-144 (первый сверхзвуковой гражданский лайнер в мире, снятый с производства из-за неэффективности. – «Ведомости»). И наконец, Ту-160 – это огромная машина, с учетом стоящих задач такая не нужна.

– Каким вам представляется сверхзвуковой лайнер?

– Это должна быть компактная машина. Скорее всего, на 16–19 мест. Скорость должна быть примерно 2000–3000 км/ч. Делать на 1500 км/ч просто смысла нет: коммерческие лайнеры летают сегодня со скоростью почти 900 км/ч, кто же будет покупать сверхзвуковой самолет вдвое дороже, если разница в скорости будет незначительной?

– Уже посчитали, что он будет вдвое дороже?

– Конечно, дороже. Сейчас просто нет таких технологий, которые позволили бы обеспечить сверхзвук по цене дозвукового самолета.

– Региональный 19-местный самолет L-410 производят сейчас буквально в единичных экземплярах – такое складывается ощущение. Есть перспективы нарастить производство?

– На самом деле спрос на L-410 постоянно растет. Первые самолеты были выпущены Уральским заводом гражданской авиации (УЗГА) в 2016 г., уже к концу этого года мы ожидаем, что число самолетов, поставленных российским региональным авиакомпаниям и государственной авиации за четыре года, может достигнуть 32. Понятны перспективы

расширения поставок, в том числе экспортных. УЗГА собрал портфель заказов на несколько лет вперед, среди заказчиков появились эксплуатанты из Казахстана, стран СНГ, а также Юго-Восточной Азии. И говоря о локализации производства – к концу 2021 г. ее уровень достигнет 72%.

– Каковы перспективы выпуска в России 40-местного самолета L-610? Что необходимо для запуска производства?

– Мы говорим не о запуске производства этого самолета, а о создании нового регионального турбовинтового самолета на базе научно-технического задела программы L-610. Понадобится доработать технический облик с учетом появившихся новых технологий и возросших требований эксплуатантов. Увеличится максимальная взлетная масса, полезная нагрузка, пассажировместимость, дальность и продолжительность полета при сохранении уникальных взлетно-посадочных характеристик. Выбор новой силовой установки, комплекса бортового оборудования будет осуществлен на этапе выполнения аванпроекта. На конец 2023 г. запланировано получение сертификата типа. Кроме того, проектом предусматривается широкая международная промышленная кооперация, где главными индустриальными партнерами станут Республика Казахстан и Чехия.

Субсидии для суперверфи

– Планирует ли бюджет выделять субсидии на строительство одного из ключевых в Дальневосточном федеральном округе проектов – суперверфи «Звезда»?

– Российские производители могут претендовать на субсидирование процентов по кредитам, привлеченным на создание судостроительных комплексов. Для финансирования строительства верфи ООО «ССК «Звезда» привлекло кредит в Газпромбанке. В июле ССК «Звезда» обратился к нам с просьбой возместить 3,3 млрд руб.

– это часть расходов на уплату процентов по кредиту. В бюджете 2020–2022 гг. предусмотрены расходы на эти субсидии в размере 2,4 млрд руб., и в 2020 г. мы рассмотрим заявку «Звезды» и примем решение.

– В каком объеме планируется субсидировать из бюджета «Звезде» разницу между ценой заказываемых ей судов и ее фактическими расходами на их строительство? И когда себестоимость производства на «Звезде» снизится до уровня цен иностранных конкурентов и необходимость в субсидиях отпадет?

– Минпромторг разработал и направил на рассмотрение в правительство проект постановления, который утверждает правила субсидирования затрат, связанных со строительством крупнотоннажных судов.

Никем не оспаривается, что объем субсидирования должен рассчитываться на основе разницы между фактической и контрактной стоимостью строительства крупнотоннажного судна. При этом в процентном отношении объем поддержки может различаться. Так, для судна-газовоза предполагается, что предельный размер субсидии не должен превышать 20% контрактной стоимости, для танкера-продуктовоза – 25%.

Субсидирование строительства судов на ССК «Звезда» касается только крупнотоннажных судов, которые ранее в России не строились из-за отсутствия необходимых спусковых и гидротехнических сооружений, недостаточного опыта их строительства.

Под субсидирование подпадают заказанные «Звезде» «Новатэком» 15 газовозов и заказанные «Совкомфлотом» три танкера-продуктовоза на газомоторном топливе. Минпромторг направил заявку в Минфин в рамках бюджетного планирования на период 2020–2022 гг., мы запрашиваем 24,3 млрд руб.

Всего же объем субсидирования по 15 газовозам оценивается примерно в 45 млрд руб. После создания этой серии, думаю, «Звезда» выйдет на конкурентную себестоимость строительства: будут получены необходимые компетенции, навыки, референции.

– «Звезда» собрала огромный портфель заказов – 40–50 судов. Плюс ей отдадут строительство ледокола «Лидер». За счет каких проектов портфель может подрасти в ближайшие годы?

– «Роснефть» подтверждает собственную потребность в судах и морской технике в объеме 56 единиц до 2035 г. (уже заказала 27 судов). Кроме того, к заказанному в 2018 г. мелкосидящему ледоколу мощностью 6,4 МВт ФГУП «Росморпорт» подтвердило размещение заказа еще на три судна в период 2020–2024 гг.

Мощности верфи позволяют разместить заказы на строительство судов, планируемых **Росморречфлотом** в рамках федеральных проектов «Морские порты России» и «Северный морской путь». По этим программам общее число судов может составить 10 единиц различного класса.

Кого поддержать в автопроме

– В августе на территории комплекса «Москва-сити» открылся первый шоурум новой люксовой российской марки – August. Розничные продажи пока не начались, собираются заявки без обязательств сторон. Но уже известна начальная цена седана August в обычном, небронированном, исполнении – около 18 млн руб. А сколько ориентировочно будут стоить другие модели марки: лимузин, внедорожник, микроавтобус и др.?

– Проект переходит в коммерческую стадию, поэтому о ценах я сейчас уже не стану говорить, а переадресую эти вопросы непосредственно в компанию «Аурус» (производственно-дистрибуторская компания, 63,5% у государственного НАМИ, 36% у фонда Tawazun из Объединенных Арабских Эмиратов, 0,5% у «Соллерса». – «Ведомости»). Но с удовольствием поясню, на каком этапе проект находится в целом.

Сегодня у нас на мощностях НАМИ налажено мелкосерийное производство, которое будет способно выпустить в 2020 г. не более 200 машин. Думаю, в следующем году мы сможем поставить розничным клиентам до 50 машин, а в 2021 г. уже рассчитываем выйти на выпуск более 500 автомобилей и постепенно, по мере увеличения спроса, нарастить производство до 5000 машин разных модификаций. Главный индустриальный партнер проекта – «Форд Соллерс Елабуга» – уже заказал необходимую оснастку для производства. Остается вопрос, касающийся сварки: она будет поточной или постовой. На мой взгляд и по мнению большинства коллег, связанных с проектом, нужна постовая, ведь с учетом класса автомобиля речь не идет о десятках, сотнях тысяч машин в год.

Что касается модификаций. Сейчас производятся лимузин и седан. Минивэн пока в опытном производстве, параллельно идет его сертификация. Внедорожник тоже должен пройти все испытания, включая сертификацию. На эту модель будет делаться главный акцент – так складывается конъюнктура на рынке, таковы запросы наших зарубежных партнеров. Компания Tawazun думает о возможности сборки в ОАЭ именно внедорожника.

– В каком году они, кстати, хотят начать его выпускать у себя?

– Думаю, это 2021–2022 годы, не раньше.

– Сейчас все выпускаемые машины August уходят в госструктуры или используются в испытаниях. Ожидалось, что розничные продажи начнутся в I квартале 2019 г., но на открытии шоурума в «Москва-сити» было заявлено, что это произойдет в 2020 г. Ранее об этом говорили и источники «Ведомостей». Из-за чего сдвинулись сроки?

– По большому счету никакого сдвига не было. Мы изначально анонсировали, что предварительные заявки начнут принимать в начале этого года, – так оно и произошло. Сейчас собрано более 500 таких заявок.

– Вы говорили, что первые клиенты, не связанные с госорганами, смогут получить машины August уже в 2019 г., но не более пяти-шести. Кто эти счастливики? Это будут люди, первыми попавшие в список, который формируется, как нам рассказывали, чуть ли не в вашей приемной?

– Моя приемная точно не формирует списков. (Улыбается.) Даже не знаю, хорошо это или плохо. Но, думаю, будет корректней, если первые обладатели автомобилей сами прокомментируют покупку. Не думаю, что Rolls-Royce, Bentley или Mercedes-Benz раскрывают информацию, кто и в какой комплектации купил автомобиль.

- Что стало причиной смены руководства «Ауруса»? Гендиректором компании с 1 июня 2019 г. назначен Адиль Ширинов вместо Герхарда Хильгерта.
- Основная причина заключается в том, что реализация проекта перешла от стадии изучения рынка к стадии производства. К тому же сама компания «Аурус» получила партнера в лице Tawazun. Это уже состоявшаяся производственная структура, с подразделениями маркетинга и продаж. Адиль Ширинов – один из самых востребованных профессионалов в этой области, у него есть опыт реализации проектов с нуля. Поэтому по итогам закрытого конкурса по отбору руководителя [«Ауруса»] и было принято такое решение.
- То есть претензий к г-ну Хильгерту у вас нет?
- Абсолютно никаких. Он достойно выполнил свои задачи и помог правильно выстроить маркетинг, позиционирование Augus.
- В этом году после двух лет роста автомобильный рынок вновь начал сокращаться. Когда, по вашему прогнозу, рынок вернется к росту и как планируете его поддерживать?
- Для того чтобы не было жестких просадок, ежегодно мы применяем различные меры поддержки спроса. В частности, в этом году отработали первые семь месяцев, продав с помощью госпрограмм около 90 000 машин. Субсидии на закупку газомоторной техники [в этом году] будут продолжены, также выделено 10 млрд руб. на продление льготного автокредитования и лизинга, чтобы реализовать еще 75 000 машин. Фактически около 10% производства будет простимулировано государством. Наша текущая задача – сохранить производство автомобилей на уровне прошлого года и, возможно, выйти в небольшой плюс.
- В следующем году поддержка автомобильного рынка сохранится?
- Мы точно будем просить зарезервировать средства для того, чтобы иметь возможность принимать оперативные решения при изменении ситуации на рынке. В проекте федерального бюджета на 2020 г. предусмотрено почти 19 млрд руб. на мероприятия по стимулированию спроса на автотранспортные средства (льготное автокредитование и единая лизинговая субсидия).
- Для доступа российских автозаводов к мерам господдержки в обмен на увеличение локализации выпускаемых в России машин вы заключаете специальные инвестиционные контракты (СПИК). Такие контракты есть уже у всех основных автопроизводителей. Что планируете решить по еще не одобренной заявке BMW, машины которой собираются по контрактной схеме на «Автоторе»?
- Что касается BMW, то они сами заморозили процесс рассмотрения своей заявки. Мы коллег предупреждали (в последний раз видел их в мае), что у них остается мало времени и после принятия нового формата СПИК 2.0 мы не сможем подписывать контракты на прежних инвестиционных условиях. Что, собственно, и случилось [после 13 августа]. Как я понимаю, коллеги выбрали основным вариантом развитие на площадке «Автотора».
- СПИК планирует подписать китайская Great Wall, которая построила автозавод полного цикла в России; ее заявка уже одобрена межведомственной комиссией. Событие незаурядное: достаточно долго Россия отбивалась от китайского автопрома, защищая местных производителей, теперь же готова поддержать построенный завод.
- Это так и не так. Мы не просто отбивались – мы не видели фундаментального стратегического бенефициара, партнера, который выполнил бы все свои обязательства. Все предыдущие попытки китайских компаний создать производство автомобилей в различных регионах не заканчивались успехом. И это не зависело от нашей позиции: мы не могли запрещать или разрешать. Эта же компания, ничего не прося, сначала построила завод, а уже потом мы получили официальную заявку на заключение СПИКа для развития проекта. Компания прошла эволюционное и инновационное развитие, а это самое главное для нас. Если коллеги, как написано в заявке, будут выполнять свои инвестиционные и технологические планы, то это будет качественный, хороший партнер. Конечно, это

означает и усиление конкуренции, я с вами согласен. Но далеко не с нашими основными российскими моделями – стоимость машин китайского концерна начинается от 1,5 млн руб.

– Можно ли ожидать теперь появления в России других автозаводов полного цикла, построенных китайскими автоконцернами?

– Думаю, вряд ли. Это связано прежде всего с тем, что по правилам СПИК 2.0 мы будем объявлять конкурсы на технологии, а не на создание производств. А сейчас у нас в стране с учетом СПИКов, уже одобренных межведомственной комиссией, дополнительных потребностей в автомобильных мощностях точно нет.

– Сейчас сформировалось два лагеря автопроизводителей в России. Представители первого – высоколокализованные предприятия – просят ввести дифференцированный, привязанный к уровню локализации (текущей или планируемой в рамках инвестконтракта) механизм доступа к господдержке. Чем выше локализация, тем больше размер субсидий, например для компенсации утильсбора. Есть среди автопроизводителей и противники такого подхода. Чье мнение вы разделяете?

– Я придерживаюсь первого лагеря. Мы как государство честно выполнили все обязательства на обоих этапах промышленной сборки. Мы не были обязаны продлевать этот режим. Но пошли на введение третьего этапа, уже в формате СПИКа, при условии выполнения условий двух предыдущих этапов.

Это было сделано с пониманием того, что компании уже вложили средства, создали рабочие места, производственные мощности, развивают технологии. Мы посчитали правильным развивать и дальше такие государственно-частные отношения с определенным условием – чтобы вкладывались дополнительные средства. И кто будет больше вкладывать, тот будет иметь больше преференций. Мне кажется, это логично. Государство на это определенно имеет право. Но при этом точно не будет каких-то дискриминаций. Мы уже взяли на себя обязательства в части специнвестконтрактов, а в данном случае речь идет о дополнительных преференциях, поверх СПИКов. Например, это касается участия в программах поддержки спроса: чем выше локализация выпускаемых в стране автомобилей, тем больше субсидий можно будет получить.

– Когда вы ожидаете принятия решения о введении (или не введении) дифференцированного подхода?

– Это должно быть сделано до конца года.

– Еще одна просьба автоконцернов, у которых закончились соглашения о промсборке, – продолжение выплаты компенсаций ввозных пошлин на автокомпоненты и их распространение на СПИКи. Вы их в этом поддерживаете? Когда будет принято решение?

– В соответствии с нашими обязательствами перед ВТО мы не компенсируем таможенные пошлины. Более того, смысл соглашений о промсборке, большинство из которых заканчиваются в этом году, как раз в направлении предприятиями экономии от полученных от государства льгот на локализацию. Мы договорились с ВТО, что в 2020 г. завершим все соглашения о промсборке. Фактически те компании, которые добросовестно выполнили соглашения о промсборке, теперь не нуждаются в каких-либо льготах от государства, поскольку их компоненты локализованы и имеют самые привлекательные – рублевые – цены.

– Будете ли вы, поддерживая спрос на новые автомобили, ограничивать сроки эксплуатации коммерческих автомобилей? Тема обсуждается несколько лет, недавно о ней опять заговорили.

– В бизнес-сообществе она не получила поддержки. И мне все-таки кажется, что формат, связанный со стимулирующими мерами, будет более оправдан.

У нас подобный опыт был лишь в вагоностроении, и это касалось запрета продления сроков службы грузовых вагонов. Но там была и прямая мера поддержки – компенсация

скидки при покупке новых вагонов. Мы поддерживали рынок три года, пока он в итоге не сбалансировался.

– В России законсервировано три автозавода – один принадлежит GM, два других – Ford. Обе компании готовы их продать. Вы знаете, найдены ли уже покупатели?

– И GM, и Ford активно занимаются продажей своих освободившихся мощностей.

– А кто интересуется заводами? Hyundai и группа Volkswagen?

– Я не могу подтвердить, что интересуются Hyundai и Volkswagen. (Улыбается.) Об этом мы можем только догадываться, нам они не рассказывали.

<https://www.vedomosti.ru/economics/characters/2019/09/03/810383-ministr-promishlennosti-manturov>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.09.04; РЖД И «РОСМОРПОРТ» ДОГОВОРИЛИСЬ СИНХРОНИЗИРОВАТЬ РАЗВИТИЕ Ж/Д СЕТИ И МОРСКИХ ТЕРМИНАЛОВ**

ОАО «Российские железные дороги» и ФГУП «Росморпорт» (РМП) договорились о синхронизации развития инфраструктуры ж/д транспорта и морских терминалов.

Соответствующий меморандум стороны подписали в среду в рамках Восточного экономического форума. Он также предполагает взаимодействие участников перевозок этими видами транспорта. Кроме того, РЖД и РМП будут создавать «конкурентоспособные условия» для использования морских терминалов при транспортировке грузов.

«Сотрудничество направлено на обеспечение ритмичного и бесперебойного подвода грузов в порт, рационального процесса перевалки, совершенствование использования транспортной инфраструктуры на стыке (двух видов - ИФ) транспорта», - отмечает монополия.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.09.04; ОФОРМЛЕНИЕ ИМПОРТА ЧЕРЕЗ ПОРТ ГРУППЫ FESCO ВО ВЛАДИВОСТОКЕ СТАЛО ПОЛНОСТЬЮ ЭЛЕКТРОННЫМ**

Оформление импортных перевозок грузов через Владивостокский морской торговый порт (ВМТП), входящий в группу FESCO, стало полностью электронным.

Проект реализован совместно с ОАО «Российские железные дороги», говорится в сообщении холдинга. Технология распространяется на перевозки контейнеров в режиме таможенного транзита по РФ, не подлежащие дополнительному контролю со стороны ветеринарных, фитосанитарных и других служб, не использующих электронные сертификаты, уточняет FESCO.

В результате общее время оформления документов в порту сокращается на четверо суток - с пяти дней до 21 часа. На первом этапе технология будет доступна для оформления импортных перевозок, на втором - расширена на перевозки транзитных грузов из стран Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) в Европу.

Первая отправка группы контейнеров, все документы на которые оформлены в безбумажном формате, состоялась в среду и была приурочена к проходящему во Владивостоке Восточному экономическому форуму. Грузы (автозапчасти и комплектующие) проследуют по маршруту из Йокогамы (Япония) в Москву, включающему морскую и железнодорожную перевозки. В тестовой отгрузке принимали участие японские компании Sojitz Corporation и ООО «Субару Мотор».

«Благодаря объединению информационных систем порта, FESCO, «Российских железных дорог», таможенных служб представляется единый удобный комфортный продукт для грузоотправителей. В считанные минуты в любой точке мира по этой технологии можно оформить перевозку в электронном виде», - отметил первый замглавы РЖД Александр Мишарин, слова которого приводятся в сообщении.

«Новая технология базируется на существующей нормативно-правовой базе и включает в себя безбумажное проведение до 30-ти операций. С этой целью для приемосдатчиков и

тальманов в ВМТП (организованы - ИФ) мобильные рабочие места, в электронный вид переведены первичные и перевозочные документы на железной дороге, Федеральной таможенной службой РФ запущена процедура электронного закрытия таможенного транзита», - говорится в сообщении.

С помощью нового информационно-логистического сервиса можно сопровождать перевозку контейнера любого экспедитора или оператора электронными данными на всем пути, обеспечить необходимой электронной информацией не только заинтересованных лиц, но и государственные контролирующие органы. Кроме того, внедрение мобильных рабочих мест для работников железнодорожной станции позволяет оптимизировать оформление технологических операций, в свою очередь отмечают РЖД.

Электронное оформление интермодальных перевозок реализуется в рамках проекта, инициированного железнодорожной монополией в 2017 г. в рамках участия в Азиатско-Тихоокеанской региональной ассамблее Международного союза железных дорог при поддержке Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана ООН. Тогда же была запущена в эксплуатацию возможность оформления электронной транзитной декларации, а в 2018 г. - электронной железнодорожной накладной. В 2019 г. в цифровой формат переведены все железнодорожные документы, введен в эксплуатацию электронный обмен между ФТС и «Российскими железными дорогами».

«Проект предусматривает эффективное цифровое взаимодействие между железной дорогой, морскими портами и контролирующими органами, создает стимулы для повышения уровня контейнеризации внутренних и внешнеторговых грузопотоков. (Сервис - ИФ) направлен на развитие мультимодальных перевозок Азиатско-Тихоокеанского региона и повышение конкурентоспособности ж/д транспорта. РЖД с партнерами планируют распространить эту универсальную информационную технологию мультимодальных перевозок на все международные транспортные коридоры», - говорится в сообщении «Российских железных дорог».

### **РИА НОВОСТИ; 2019.09.03; МЕДВЕДЕВ ПРИЗВАЛ УЖЕСТОЧИТЬ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА КАРТЕЛИ В ГОСЗАКУПКАХ**

Премьер-министр **Дмитрий Медведев** призвал ужесточить ответственность за картельные сговоры в области госзакупок и рассказал, какие меры для этого планируется предпринять.

Открывая совещание по расходам бюджета в 2020-2022 годах в сфере ЖКХ и жилищного строительства, глава кабмина, в частности, сообщил о готовящихся поправках в Уголовный кодекс.

Так, будет усилена ответственность за картельные соглашения, появится реестр их участников, которых лишат права участвовать в госзакупках.

«Причем его (реестр. — Прим. ред.) нужно сделать таким образом, чтобы там, конечно, фигурировали не просто компании, которые созданы только для участия в торгах. Их и будут создавать на один раз, причем с непонятными владельцами. По сути, чтобы там было понятно, о ком идет речь, понятно, о каких группах участников идет речь. Я имею в виду контроль за реальными бенефициарами этих компаний».

Также премьер призвал ввести административные наказания за нарушение законодательства о закупках со стороны заказчика и оператора электронной площадки, в том числе за несоблюдение сроков оплаты по контрактам.

**Медведев** поручил в ближайшее время завершить подготовку пакета законопроектов и вынести его на рассмотрение правительства.

<https://ria.ru/20190903/1558209288.html>

### **ТАСС; 2019.09.03; СОЗДАНИЕ ЧАСТНЫХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ОБСУДЯТ НА ФОРУМЕ «ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА РОССИИ»**

В Москве 1-2 октября пройдет V Стратегический форум «Транспортная инфраструктура России» (18+), который входит в цикл мероприятий Инфраструктурного конгресса «РОСИНФРА». Организаторами выступают Национальный Центр ГЧП и Фонд Росконгресс.

В этом году на форуме обсудят реализацию региональных ГЧП-проектов в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** и Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Речь пойдет как о масштабных инфраструктурных стройках, так и малых региональных объектах.

Одной из ключевых тем станет создание железных дорог на основе государственно-частного партнерства. Развитие железнодорожной инфраструктуры для перевозки грузов заложено в комплексном плане в части увеличения пропускной способности БАМа, Транссиба и дорог к портам Азово-Черноморского бассейна, а также в долгосрочной программе ОАО «РЖД». Однако возможности бюджетов государства и госкомпании ограничены, что не позволяет в полной мере модернизировать сеть. При этом развитие сырьевых производств требует создания дополнительной инфраструктуры, куда входят ликвидация «узких мест» по маршрутам следования грузов и дороги необщего пользования. В этой ситуации добывающие компании готовы строить необходимые объекты за свой счет. Такими примерами являются ветка Кызыл-Курагино, Северомуйский тоннель-2 и другие. Без поддержки центра инвесторы могут столкнуться с рядом проблем, а реализация проектов затянуться на долгие годы.

В рамках панельной дискуссии «Железная дорога для бизнеса – концессия для государства» участники рынка обсудят, как можно построить частную железную дорогу в России, почему концессия хорошо подходит для создания инфраструктуры необщего пользования, зачем необходима гарантия грузовой базы и как найти баланс между стейкхолдерами.

Железные дороги способствуют не только повышению эффективности промышленных предприятий, но и социально-экономическому развитию регионов. В комплексном плане заложено строительство высокоскоростных магистралей и наращивание пассажиропотока в рамках Московского транспортного узла. Планы по развитию ж/д инфраструктуры для пассажиров есть у РЖД и субъектов РФ. Во второй части сессии будут подняты вопросы реализации комплексных транспортных проектов, вовлечения в них госбюджетов различных уровней и средств частных инвесторов, распределения рисков и гарантии доходности, а также влияния таких проектов на развитие субъектов.

К участию в сессии приглашены представители РЖД, **Минтранса**, **Росжелдора** и ВЭБ.РФ, региональные органы власти, промышленные предприятия и банки. Партнером сессии выступает компания EY.

<https://tass.ru/novosti-partnerov/6837455>

### **КОММЕРСАНТЪ; ВЛАДИСЛАВ НОВЫЙ; 2019.09.04; ИНВЕСТОРЫ САДЯТСЯ В БЕСПИЛОТНИКИ; АФК «СИСТЕМА» И СБЕРБАНК ЗАИНТЕРЕСОВАЛИСЬ СОФТОМ ДЛЯ АВТОНОМНОГО ТРАНСПОРТА**

АФК «Система» и Сбербанк заинтересовались инвестициями в проект по разработке софта для автономных автомобилей российской IT-компании Cognitive Technologies. Эту отрасль ждет высокая инвестиционная активность, но до коммерциализации беспилотных автомобилей пока далеко и стартапы в этой сфере вряд ли способны генерировать существенные финансовые показатели, отмечают эксперты.

Сбербанк интересуется участием в проекте по созданию программного обеспечения для автономного транспорта группы Cognitive Technologies, рассказал “Ъ” источник в IT-отрасли и подтвердил собеседник, близкий к переговорам. Проектом также активно

интересуются АФК «Система» и иностранные компании, документы с потенциальными инвесторами пока не подписаны, отмечает один из собеседников. ««Система» через свои венчурные структуры активно мониторит рынок решений в области беспилотного вождения. В том числе в сфере наших интересов есть и Cognitive Technologies. Однако о каких-либо договоренностях говорить преждевременно», — отметил источник в АФК. В случае сделки, по его словам, речь может идти о небольшой доле. Официальных комментариев в Cognitive Technologies, Сбербанке и АФК «Система» не предоставили.

Cognitive Technologies специализируется на разработке и внедрении софта для электронной торговли, управления и автоматизации предприятий. Ее основные акционеры — президент группы Ольга Ускова и гендиректор Андрей Черногоров (по данным журнала РБК, сын госпожи Усковой), совладельцами также являются сотрудники группы. По данным Kartoteka.ru, выручка АО «Когнитив» в 2016 году (последние доступные данные) составила 214 млн руб., чистая прибыль — 2 млн руб. С 2016 года в Cognitive Technologies входит Cognitive Pilot (ООО «Когнитив-пилот»), работающая в сфере беспилотного транспорта. Весной 2017 года Ольга Ускова заявила о готовности продать 15–20% Cognitive Pilot, сообщил TAdviser. Инвестиции нужны прежде всего для ускорения выхода на международные рынки, поясняла она порталу Russia Beyond.

Как сообщил “Ъ” 30 августа, Cognitive Pilot и Hyundai Mobis (входит в Hyundai Motor Group) договорились о создании программного модуля для автономного вождения и планируют разработать софт для распознавания пешеходов, автомобилей, велосипедистов и мотоциклистов. В мае на совещании по вопросам развития искусственного интеллекта у президента РФ Владимира **Путин**а Ольга Ускова сообщила о договоренностях по производству в Томске опытной партии разработанного компанией радара для автономного транспорта.

Cognitive Technologies работает на одном из самых горячих рынков, в котором ожидается появление новых «единорогов», указывает заместитель гендиректора—инвестиционный директор Российской венчурной компании Алексей Басов. «Компьютерное зрение — ключевой элемент в системе беспилотных автомобилей. Мы ожидаем большой инвестиционной активности в этом сегменте», — сообщил он.

С точки зрения инвесторов, возможную сделку с Cognitive Technologies стоит рассматривать не как выход в сегмент беспилотного транспорта, а как расширение компетенций в области ПО для машинного зрения, полагает директор по инвестициям Russia Partners Advisers Александр Лупачев.

Так, Сбербанк и АФК «Система» через Sistema\_VC уже участвуют в капитале разработчика систем машинного зрения VisionLabs. По мнению господина Лупачева, проект в области автономного транспорта Cognitive Technologies может быть оценен в сумму до \$10 млн — по цене объектов интеллектуальной собственности, так как «говорить о существенных финансовых показателях направления пока преждевременно».

При оценке стоит ориентироваться на сделки разработчиков беспилотных систем в мире, возражает другой собеседник “Ъ”. В марте 2017 года Intel объявила о поглощении израильского разработчика систем для автономного транспорта MobilEye за \$15,3 млрд. Однако коммерциализация беспилотных автомобилей начнется нескоро. «Яндекс», лидирующий в сфере беспилотных автомобилей в России, сможет предпринять первые шаги в этом направлении лишь в 2022 году, ожидает UBS.

Оценка стартапа или развивающейся компании в области компьютерного зрения варьируется в зависимости от региона нахождения — проект из Кремниевой долины может при прочих равных стоить в пять раз дороже, чем аналогичный российский, отмечает директор технологической практики в риск-консалтинге КПМГ в России и СНГ Сергей Вихарев. Если же компания уже имеет продажи, то при оценке капитализации мультипликатор к годовой выручке может достигать десяти, полагает он.

<https://www.kommersant.ru/doc/4080995>

### **ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.09.04; ШАШЕЧНЫЙ РАЗБОЙ: ДЛЯ ТАКСИСТОВ-НЕЛЕГАЛОВ ГОТОВЯТ НОВЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ; ЗА ПОЕЗDKУ ИЗ СТОЛИЧНЫХ АЭРОПОРТОВ ПРЕДЛОЖИЛИ УСТАНОВИТЬ «СПРАВЕДЛИВУЮ ЦЕНУ» В 1000–1300 РУБЛЕЙ**

В столичных аэропортах предложили установить «справедливую цену» на такси — стоимость поездки до центра города экономклассом не будет превышать 1300 рублей. С такой инициативой в департамент транспорта Москвы обратилось Общероссийское объединение пассажиров (ООП). Сейчас предложение рассматривается. В профсоюзе «Таксист» говорят, что указанная стоимость услуг по перевозке была актуальна шесть лет назад. Однако цены, которые сейчас называют «бомбилы» в аэропортах, как правило, выдуманы самими водителями, считают эксперты. По их мнению, истории, когда иностранные гости платят за дорогу до Кремля 25 тыс. рублей, негативно влияют на туристическую привлекательность города.

«Бомбилам» — бой

В московских аэропортах может быть реализован проект «Справедливая цена» такси: пассажиров хотят информировать о средней стоимости поездки в рублях, долларах и евро с помощью визуальной рекламы и баннеров в терминале и на остановках общественного транспорта у аэровокзала. С таким предложением в департамент транспорта Москвы в конце августа обратилось Общероссийское объединение пассажиров (письмо есть у «Известий»). Организация вышла на столичный департамент, так как речь идет о Московском авиаузле и таксистах этого мегаполиса.

ООП ссылается на опыт международного аэропорта Минска, где такой проект был реализован после многочисленных историй о поездках на такси по тарифам, «выдуманным самими водителями». Замгендиректора международного аэропорта Минска Василий Корнев сказал «Известиям», что в результате жалоб на нелегалов, действительно, стало меньше. В пресс-службе аэропорта уточнили, что проект «Справедливой цены» на такси был реализован во время проведения II Европейских игр. Крупные диспетчерские службы подписали меморандум о гарантированном уровне тарифов, а аэропорт информировал пассажиров об этом — «справедливые цены» транслировали на табло в зонах прилета и вылета, на привокзальной площади.

«Для Москвы данная проблема также актуальна, так как большинство гостей прилетают в аэропорты и едут до отеля на такси, при этом часто переплачивают, что негативно влияет на туристическую привлекательность города», — говорится в письме ООП.

В документе отмечается, что общественная организация проанализировала стоимость поездки от столичных аэропортов до Кремля (Охотный Ряд,1) у крупнейших агрегаторов — «Яндекс.Такси», «Ситимобил», Gett и Uber. На основе этих данных для поездки экономклассом из Шереметьево и Внуково предлагается установить среднюю стоимость в 1000 рублей (\$15 или €14), Жуковского — 1200 рублей (\$18, €17) и Домодедово — 1300 рублей (\$20, €18).

В организации полагают, что указание «справедливой цены» поможет исключить обман иностранцев и других гостей столицы, когда таксисты выставляют счет на десятки тысяч рублей. К примеру, в августе 2019-го турист из Франции заплатил 25 тыс. рублей, чтобы добраться от Шереметьево до Four Seasons на Охотном Ряду. О случаях обмана туристов сообщалось и во время проведения чемпионата мира по футболу в прошлом году — например, московский таксист довез двух исландских болельщиков из аэропорта в центр за 50 тыс. рублей.

— В аэропортах по-прежнему присутствуют «бомбилы», хотя и стали активнее работать информационные стойки официальных такси. Это, к сожалению, не исключило полностью проблемы, — сказал «Известиям» глава ООП Илья Зотов. — Поступают жалобы, что консультанты на стойках предлагают цену в несколько раз выше, чем агрегаторы. Кроме того, стоимость указана только в рублях, мелким шрифтом.

Он добавил, что цель проекта — не только максимально упростить информирование, сделать его более доступным и понятным, но и согласовать среднюю стоимость поездки с таксомоторными организациями. По словам Ильи Зотова, идея уже обсуждается с крупнейшими компаниями по заказу такси, работающими преимущественно в столичном регионе.

— Проект «Справедливая цена», конечно, не уберезет от «бомбил» на выходе. Но если никто не согласится ехать по предлагаемым ими баснословным тарифам, то им станет просто невыгодно отлавливать туристов у аэропортов, — уверен он.

В столичном департаменте транспорта сообщили «Известиям», что получили обращение организации, оно рассматривается.

Проблема, которой нет

В московских аэропортах идею общественной организации дополнительного информирования о стоимости такси восприняли скептически. В Шереметьево на стойках заказа такси уже указаны примерные цены с учетом зонирования, сказал «Известиям» представитель воздушной гавани. Он отметил, что сейчас такси также можно заказать через приложение любого агрегатора, где цена будет указана заранее. Кроме того, у путешественников есть возможность добраться до города по железной дороге на аэроэкспрессе за 450–500 рублей, добавил он.

В Домодедово сказали «Известиям», что проект по установлению «справедливой цены» с ними не обсуждали. В аэровокзале уже созданы условия, чтобы пассажир мог быстро и комфортно заказать такси по фиксированным тарифам, а цены опубликованы в открытом доступе, отметили в пресс-службе аэропорта. Там добавили, что в аэропорту действует система оповещения — объявления и плакаты — об опасности заказа такси у нелегалов.

На сайте Домодедово пассажирам рекомендуют пользоваться услугами Gett (цены от 1600 рублей) либо такси «Домтранс» (от 2200 рублей). Портал Шереметьево рекомендует поездку на «Яндекс.Такси» (от 1000 рублей). Интернет-ресурс Внуково предлагает заказывать машину на стойках такси либо у компаний «Транс-Фри» и «Трансагентство Внуково» (цены не указаны).

Во Внуково, Жуковском и Международной ассоциации аэропортов (МАА) на запросы «Известий» не ответили.

Устаревший фикс-прайс

Предлагаемые ООП в качестве «справедливых» цены на таксомоторные перевозки сильно занижены — они находятся примерно на уровне 2013 года, заявил «Известиям» замруководителя общественного объединения «Таксист» Андрей Попков. По его словам, поездка из аэропорта до центра Москвы сейчас не может стоить меньше 1500 рублей.

Количество «бомбил» в России в ближайшее время может вырасти, как и стоимость поездки на такси, сказал «Известиям» эксперт Академии управления финансами и инвестициями Геннадий Николаев. Он пояснил, что при нынешних тарифах таксисты «едва сводят концы с концами», а 70% таксопарков вынуждены были прекратить работу из-за конкуренции с агрегаторами. Он также обратил внимание на новый законопроект о такси, который должен значительно ужесточить требования к перевозчикам. В том числе он предусматривает установку тахографов для контроля режима труда и отдыха водителей.

У клиента, который сам согласился заплатить за проезд несколько десятков тысяч рублей, почти нет шансов добиться справедливости в правоохранительных органах, полагает адвокат коллегии «Центрюрсервис» Илья Прокофьев. Ведь гражданин добровольно заключил договор перевозки и оплатил услуги, поэтому состава уголовно наказуемого деяния полиция не усмотрит. По словам юриста, обращаться с жалобой следует в ФАС и Роспотребнадзор — это позволит привлечь перевозчика к административной ответственности. Правда, вернуть деньги, скорее всего, не получится.

<https://iz.ru/917110/aleksandr-volobuev/shashechnyi-razboi-dlia-taksistov-nelegalov-gotoviat-novye-ogranicheniia>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.09.04; РЕЧИ О РАСПРОСТРАНЕНИИ «ПЛАТОНА» НА ГРУЗОВИКИ ДО 12 ТОНН И НА РЕГИОНАЛЬНЫЕ ДОРОГИ ПОКА НЕ ИДЁТ - ОПЕРАТОР**

Распространять действие системы взимания платы с грузовиков «Платон» на региональные дороги и грузовики массой менее 12 тонн на федеральных дорогах пока не планируется, сообщил «Интерфаксу» гендиректор оператора «Платона» (ООО «РТ-Инвест Транспортные системы, «РТИТС») Антон Замков.

«Об этом даже речи не идёт сейчас», - сказал Замков «Интерфаксу» в кулуарах ВЭФ-2019.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.09.04; РТИТС ГОТОВ УЧАСТВОВАТЬ В КОНКУРСЕ НА СОЗДАНИЕ АСВГК ТОЛЬКО ПО ПОЛНОМУ ЦИКЛУ - ГЕНДИРЕКТОР**

ООО «РТ-Инвест Транспортные системы» (РТИТС, оператор системы взимания платы с грузовиков «Платон») рассматривает возможность участия в создании автоматизированной системы весогабаритного контроля (АСВГК) только как единственный оператор, сказал «Интерфаксу» гендиректор компании Антон Замков в кулуарах ВЭФ-2019.

«Мы будем участвовать в единственном случае - если мы будем осуществлять полный цикл, от проектирования до эксплуатации. Мы не поставщики решений, мы отдельно не поставляем ПО. Мы делаем систему в комплексе и готовы ее интегрировать с другими информационными системами, если это потребуется. Если таковые условия конкурса будут объявлены - будем участвовать, если они будут другими - значит, будем смотреть», - сказал Замков, отметив, что поданная РТИТС частная концессионная инициатива о создании АСВГК «была рассмотрена, но решение по ней до сих пор не принято».

В июне **первый замглавы министерства Иннокентий Алафинов** говорил журналистам, что **Минтранс** РФ готовит проект распоряжения правительства для проведения конкурса по созданию АСВГК, который определит существенные условия конкурса и сроки его проведения.

В феврале сообщалось, что заявку о готовности к участию в конкурсе на заключение концессионного соглашения в целях создания АСВГК подало ПАО «Ростелеком». Компания сообщала, что уже создала и модернизировала 47 автоматизированных комплексов весогабаритного контроля в 11 субъектах РФ, из них эксплуатирует 26 комплексов.

**Минтранс** РФ 28 декабря 2018 года сообщал о поступлении частной концессионной инициативы РТИТС на создание АСВГК.

На федеральных дорогах России в настоящее время работают 28 пунктов весогабаритного контроля. Создание АСВГК предполагает увеличение их числа до 387 к 2024 году. Общий срок реализации проекта составит 11,6 года. Согласно условиям проекта концессионного соглашения, структура затрат инвестора включает инвестиции концессионера (первоначальные и регулярные капитальные расходы), операционные расходы, затраты на обслуживание кредита, страхование, обеспечение и выплату налогов. Концедент не принимает участие в расходах на создание, модернизацию, эксплуатацию комплексов АСВГК. Плата концессионеру-оператору системы составит 8,64 млрд рублей ежегодно (более 95 млрд рублей за весь срок концессии).

В октябре 2018 года **Алафинов** говорил, что пилотная эксплуатация АСВГК для грузовиков может начаться в конце третьего - начале четвертого квартала 2019 года.

«На сегодняшний день в соответствии с приказом министерства транспорта сформирована группа, которая обсуждает предложение инициатора частной концессионной инициативы. Мы его отработываем, встречаемся на еженедельной основе, изучаем, смотрим - пока еще

основные условия мы обсуждаем», - сказал он тогда. Стоимость создания проекта чиновник тогда не уточнил, указав, что это также обсуждается. «Все зависит от тех технических требований, которые будут предъявляться», - пояснил он.

Автоматическая система весогабаритного контроля - рамки фото- и видеофиксации и весы, вмонтированные в дорожное полотно - должна дополнить стационарные пункты контроля. Первоначально внедрение системы было запланировано на конец 2020 года, к этому сроку на федеральных дорогах предполагалось создать 387 пунктов весогабаритного контроля транспортных средств. Они будут оснащены автоматическими средствами фото- и видеосъемки и позволят взвешивать автомобили на дорогах без снижения скорости движения, сообщил **Минтранс**.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.09.04; ТАМБОВСКАЯ ФИРМА ПОЛУЧИЛА ВТОРОЙ ПОДРЯД НА СТРОИТЕЛЬСТВО ТРАССЫ К ТУРКЛАСТЕРУ «КАРАКОЛЬСКИЕ ОЗЕРА»**

Министерство экономического развития и имущественных отношений Республики Алтай намерено заключить с ООО «Строй НЭС-АБ» (Тамбов) контракт на продолжение строительства автодороги в направлении создаваемого туристско-рекреационного кластера «Каракольские озера», где АФК «Система» (МОЕХ: AFKS) планирует построить туристические объекты.

По данным сайта госзакупок, аукцион был признан несостоявшимся, поскольку на участие в нем поступила заявка лишь от одной компании. Но аукционная комиссия решила заключить договор с единственным участником.

Цена контракта останется на уровне стартовой - 311,27 млн рублей.

Подрядчику предстоит построить трехкилометровый участок автодороги Урлу-Аспак - Каракол.

Ранее сообщалось, что 21 августа Республика Алтай подвела итоги другой закупки - на строительство первых двух километров автодороги Урлу-Аспак - Каракол с начальной ценой 751,7 млн рублей. Закупка была признана несостоявшейся - заявку подала только компания «Строй НЭС-АБ», с которой и был заключен контракт по стартовой цене.

Развитие кластера «Каракольские озера» в Республике Алтай сдерживает отсутствие дорог. Пока что доставка туристов туда возможна только на вертолете или на внедорожниках. Тем не менее, горные озера посещает более 60% туристов, приезжающих в регион, то есть более 1,2 млн человек в год.

Ранее сообщалось, что в создании этого кластера планирует принять участие АФК «Система», которая уже реализовала ряд туристических проектов в республике. В апреле врио главы региона Олег Хорохордин обсудил реализацию проекта с главой Ростуризма Зариной Догузовой, **замминистра** экономического развития РФ Сергеем Галкиным и председателем совета директоров АФК «Система» Владимиром Евтушенковым.

ООО «Строй НЭС-АБ» зарегистрировано в 2000 году в Тамбове. Основной вид деятельности - строительство жилых и нежилых зданий. Единственным собственником компании является Мисак Демурчян.

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; МАРИЯ ГОЛУБКОВА; 2019.09.04; ЗА СКОРОСТЬ - 280 РУБЛЕЙ; УЧАСТОК ТРАССЫ М-11 ОТ ТОСНО ДО МЯСНОГО БОРА ОТКРЫТ ДЛЯ ДВИЖЕНИЯ АВТОМОБИЛЕЙ, НА ОЧЕРЕДИ СЕВЕРНЫЙ ПОДХОД К ТВЕРИ**

Введен в строй предпоследний участок скоростной магистрали Москва - Санкт-Петербург М-11. Новая часть трассы протяженностью 103,4 километра начинается недалеко от города Тосно в Ленинградской области и заканчивается в районе Мясного Бора Новгородской области, но проходит вдали от населенных пунктов. С ее открытием автомобилисты получили возможность сквозного проезда по самой современной

магистрали европейской части РФ от Твери до южного полукольца вокруг Северной столицы.

- Дороги сближают людей, - отметил на церемонии открытия **первый заместитель министра транспорта РФ Иннокентий Алафинов**. - А современные дороги - это новое качество жизни для наших граждан, которые смогут быстро, безопасно и с удовольствием путешествовать по стране.

Отметим, что трасса М-11 в будущем станет частью нового современного автобана от западных границ России до побережья Черного моря. После полного завершения строительства этот путь можно будет преодолевать за 14 часов.

Сооружение седьмого участка магистрали Москва - Санкт-Петербург было начато в 2016 году. За три года дорожники возвели для четырехполосной магистрали 39 искусственных сооружений - 14 мостов и 25 путепроводов. Для обеспечения безопасности водителей трасса освещена и оснащена барьерными ограждениями на всем протяжении.

Через каждые 20 километров оборудованы площадки для отдыха. Всего на этом отрезке 10 таких площадок - по пять в каждом направлении, потому что встречные потоки движения разделяет полоса безопасности шириной шесть метров. Кроме того, строители предусмотрели, как обезопасить друг от друга автомобилистов и диких животных. Для этого оборудованы зверопроходы с шумозащитными экранами на путях миграции, а на остальном протяжении трассы установлено сетчатое ограждение.

Проезд по новому участку скоростной магистрали обойдется 280 рублей, всего же от Твери до Тосно общая стоимость составит 1050 рублей. Однако при оплате транспондером оператор магистрали обещает существенную скидку - до 40 процентов.

Строительство последнего, восьмого этапа скоростной магистрали Москва - Санкт-Петербург завершится через месяц. Еще примерно столько же займет оформление разрешительных документов.

Полностью сквозное движение от Северной столицы до Твери по новой трассе будет открыто в октябре-ноябре этого года. Именно такую задачу поставили перед строителями федеральные власти. По словам председателя правления ГК «Росавтодор» Вячеслава Петушенко, строительные работы на этом участке протяженностью 35 километров будут завершены до конца сентября.

- Нам осталось уложить около 100 тысяч тонн асфальта, - рассказал он. - При суточной норме в 10 тысяч тонн можно посчитать, на сколько осталось работы. Однако еще потребуется время на монтаж освещения и защитных барьеров.

Напомним, заключительный этап строительства М-11 ведется от Пулковского шоссе до южного полукольца вокруг Санкт-Петербурга с сопряжением в районе Тосно.

**АКЦЕНТ**

Проезд по новому участку скоростной магистрали обойдется в 280 рублей. Всего же от Твери до Тосно общая стоимость составит 1050 рублей

**КСТАТИ**

На 561-м километре магистрали М-11 будет установлен памятник Неизвестному солдату, погибшему в Великой Отечественной войне. Как рассказал Вячеслав Петушенко, идея возникла во время прокладки трассы в районе Мясного Бора, где в 1942-1943 годах шли кровопролитнейшие бои. Открытие монумента высотой около 10 метров запланировано к 75-летию Победы.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.09.03; ОТКРЫТО ДВИЖЕНИЕ ЕЩЕ ПО ОДНОМУ УЧАСТКУ М-11, ПОЛНОСТЬЮ ТРАССУ ОТКРОЮТ ДО КОНЦА ГОДА**

Седьмой участок скоростной платной трассы «Москва - Санкт-Петербург» М-11 с 543 по 646 километр открылся в Новгородской области, сообщил корреспондент «Интерфакса», присутствовавший на церемонии открытия.

«Сегодня открываем предпоследний, седьмой участок М-11, подчеркиваю предпоследний, кроме того, надеюсь, что до конца года откроем крайний участок», - сказал в ходе церемонии **первый заместитель министра транспорта Иннокентий Алафинов**.

Он добавил в ходе общения с журналистами, что трасса будет доступна, если соизмерять время, удобство, безопасность с той небольшой платой, которая будет взиматься.

«Все строительно-монтажные работы (по сооружению трассы М-11 - ИФ) будут завершены в сентябре, дальше будут оформляться документы на ввод в эксплуатацию, думаем, у нас на это уйдет около месяца. Конец октября - середина ноября - это реальный срок (полноценного открытия всей трассы - ИФ)», - сказал в свою очередь глава ГК «Автодор» Вячеслав **Петушенко**.

С открытием седьмого этапа трассы М-11 появляется возможность проехать от Твери до федеральной дороги А-120. Стоимость поездки по седьмому участку 280 рублей, по всем семи участкам - 1,05 тыс. рублей.

Строительством трассы занимается ООО «Магистраль двух столиц» - консорциум, созданный в июле 2013 года банком ВТБ (МОЕХ: VTBR) и Vinci Concessions S.A.S. 18 ноября 2014 года консорциум заключил с РФ в лице ГК «Автодор» концессионное соглашение о финансировании, строительстве и эксплуатации на платной основе скоростной автомагистрали М-11 «Москва - Санкт-Петербург» на участках 543 - 646 км и 646 - 684 км общей протяженностью 137,6 км.

В соответствии с концессионным соглашением, консорциум принимает на себя обязательство построить участок автодороги, осуществлять эксплуатацию и техническое обслуживание, а также сбор платы за проезд по участкам, которые будут переданы компании в долгосрочную аренду.

Платная автомагистраль М-11 прокладывается в дополнение к автомобильной дороге М-10 «Россия» по территории Московской, Тверской, Новгородской и Ленинградской областей. Ее общая протяженность составляет 669,8 км.

На ту же тему:

<https://tass.ru/obschestvo/6836752>

<https://realty.ria.ru/20190903/1558203246.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2019.09.03; «КАМАЗ» ЗАПУСТИТ БЕСПИЛОТНЫЕ ГРУЗОВИКИ НА ЗАКРЫТЫХ ДОРОГАХ**

Законодательная база для курсирования беспилотных грузовиков пока не готова, и крупнейший российский производитель грузовых автомобилей «Камаз» планирует запустить такие автомобили на закрытой территории завода в 2019 году, сообщил журналистам генеральный директор компании Сергей Когогин.

«Тема беспилотников актуальна, и я считаю, что будущее за этим видом транспорта неизбежно. Все мы, автопроизводители, стали несколько сдержанно относиться к этой теме по той простой причине, что мы не видим, каким образом будут решены проблемы юридического характера. То есть законодательства», - сообщил Когогин в кулуарах выставки COMTRANS EXPO 2019.

Он рассказал о разговоре по этой теме с главой правительства РФ Дмитрием **Медведевым**. «Я как-то беседовал с председателем правительства Дмитрием Анатольевичем **Медведевым**. Мы собрали в одну подборку все нормативные акты, которые нужно переделать или разработать вновь. Они заняли мелким шрифтом два листа. Я передал председателю правительства от имени автопроизводителей. Он поставил правильную визу», - продолжил глава «Камаза».

Он отметил, что работа масштабна, и она ведется во всех странах. «Наш отраслевой институт НАМИ участвует в этой работе в Еврокомиссии. Все мы сегодня понимаем, что юридические вопросы будут решены еще не скоро. Поэтому мы взяли направление закрытых дорог: карьеры, внутризаводские перевозки», - сообщил топ-менеджер.

Он пояснил, что на «Камазе» он может взять на себя ответственность и приказом разрешить движение на внутренних дорогах беспилотного транспорта. «В этом году мы планируем на внутривозовских перевозках запустить беспилотные грузовые автомобили, которые будут возить грузы с кузнечного завода на автомобильный пресово-рамный, перевозить заготовки, работая уже в беспилотном решении. Наверное, мы посадим туда все-таки водителя для контроля на первом этапе, но, тем не менее, это будет», - добавил он.

<https://ria.ru/20190903/1558213583.html>

### **RNS; 2019.09.03; В VOLVO ЗАЯВИЛИ О ГОТОВНОСТИ К ТЕСТАМ БЕСПИЛОТНЫХ ГРУЗОВИКОВ В РОССИИ**

Автопроизводитель Volvo готов в ближайшее время принять участие в тестировании технологии автономных тягачей в рамках российской инициативы «Автонет», также в компании рассматривают кооперацию с «Национальными телематическими системами», сообщил RNS генеральный директор Volvo Vostok Сергей Яворский в кулуарах выставки Comtrans 2019.

«Мы действительно вели активный диалог с «Автонетом». На сегодняшний день есть две концепции — есть «Автонет», а есть «Национальные телематические системы», которая совместно с «Автодором» продвигает концепцию умных дорог. По большому счету, мы готовы работать и по одному направлению, и по второму... С «Автонетом» история сегодняшнего дня — как только они будут готовы нас пригласить к реальным испытаниям, мы откликнемся», — рассказал RNS Яворский.

В рамках «Автонета» Volvo предоставит стандартный тягач, оборудованный комплексом радаров и сканеров и по совокупности готовый работать автономно. Как рассказал Яворский, такие решения компания в тестовом режиме уже опробовала в Европе.

«В «Телесистемах» уклон на полностью автономный тягач, то, что мы представляем в рамках нашего концепта Vega (беспилотный тягач Volvo, осуществляет доставку грузов до морского погрузочного порта Гётеборга — RNS.)», — рассказал Яворский.

Ранее представитель НТИ «Автонет», курирующего проект беспилотных автомобилей, рассказал RNS, что компании Volvo и производитель грузовиков Scania выразили желание поучаствовать в тестировании своих беспилотных машин в Москве в 2020 году.

В октябре 2018 года премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** подписал постановление о проведении эксперимента по эксплуатации беспилотных автомобилей на дорогах общего пользования в ряде территорий Москвы и Татарстана.

<https://rns.online/transport/V-Volvo-zayavili-o-gotovnosti-k-testam-bespilotnih-gruzovikov-v-Rossii-2019-09-03/>

### **ТАСС; 2019.09.03; «ЯНДЕКС.ТАКСИ» ИНВЕСТИРОВАЛ В СИСТЕМЫ БЕЗОПАСНОСТИ 1,2 МЛРД РУБЛЕЙ ЗА ДВА ГОДА**

Сервис «Яндекс.Такси» инвестировал в технологии безопасности порядка 1,2 млрд рублей за два года. Об этом во вторник сообщает пресс-служба компании.

«За последние два года «Яндекс.Такси» инвестировал около 1,2 млрд рублей в технологии безопасности», - говорится в сообщении.

В частности, речь идет о запуске системы мониторинга скоростью и манерой вождения сотрудников сервиса. Когда водители превышают скорость, у них высвечивается специальное предупреждение. Если их игнорировать, то алгоритм сам ограничивает доступ к программе. После внедрения этих технологий 92% водителей, получивших предупреждение, перестали превышать скорость.

Также в компании отметили, что с сегодняшнего дня в приложении запущена специальная кнопка «Безопасность», при нажатии на которую пассажиры смогут узнать всю информацию о нововведениях по данному направлению. «Кроме того, в раздел

«Безопасность» можно добавить доверенные контакты друзей или родных, через него можно оповестить своих близких о маршруте поездок, а также срочно связаться с экстренными службами при возникновении нештатной ситуации. Аналогичные опции в ближайшее время появятся и у водителей в приложении «Таксометр», - пояснили в пресс-службе.

«Яндекс.Такси» и Uber в феврале 2018 года объединили сервисы онлайн-заказа такси в России. В совместный бизнес, который оценен в сумму свыше \$3,8 млрд, компании уже инвестировали \$325 млн. Около 59,3% в совместной компании принадлежит «Яндексу», около 38% - Uber, остальные акции компании принадлежат сотрудникам.

<https://tass.ru/ekonomika/6835799>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.09.03; РУСГИДРО ЗАПУСТИЛА ПЕРВУЮ НА Д.ВОСТОКЕ СЕТЬ БЫСТРЫХ ЗАРЯДНЫХ СТАНЦИЙ ДЛЯ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ**

ПАО «РусГидро» (МОЕХ: NYDR) во вторник запустило во Владивостоке первую на Дальнем Востоке сеть быстрых зарядных станций для электромобилей, сообщил корреспондент «Интерфакса».

Сеть в настоящее время насчитывает 10 зарядных станций, они размещены в трех городах Приморья - Владивостоке, Уссурийске и Артеме.

Станции установлены на парковках супермаркетов и торгово-развлекательных центров, у офисов расчетно-информационных центров «РусГидро» и на традиционных автозаправках.

Заправки поддерживают разные порты электромобилей: для японских автомобилей - 50 кВт, для европейских автомобилей - 50 кВт, а также на 22 кВт.

В течение первых двух недель зарядка будет бесплатной.

### **КОММЕРСАНТЬ; ГАЛИНА ДУДИНА, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.09.04; КРЕДИТ-БАТОР; РОССИЯ ПРЕДОСТАВИТ МОНГОЛИИ 100 МЛРД РУБ. НА ЭНЕРГЕТИКУ И ИНФРАСТРУКТУРУ**

Россия предлагает Монголии госкредит на 100 млрд руб. на энергетические и железнодорожные проекты. По информации “Ъ”, это способ поддержать предложение РФ по модернизации Улан-Баторской ТЭЦ-3, которое уступает по цене конкурирующей заявке Китая. На кону — не просто одна ТЭЦ, но системное вхождение в энергопроекты в стране, которая должна к 2030 году вчетверо увеличить объем генерации. Власти самой Монголии хотят использовать кредит в том числе на строительство железнодорожной ветки от месторождения Таван-Толгой до Зуумбаяна, а оттуда — до границы с Китаем.

«Мы выразили нашу заинтересованность использовать экспортный кредит правительства России в размере 100 млрд руб., о котором мы просили, на повышение уставного капитала АО «Улан-Баторская железная дорога» (УБЖД, на паритетных началах принадлежит РФ и Монголии.— “Ъ”), в сфере энергетического сотрудничества и строительства железнодорожной линии Зуунбаян—Ханги»,— заявил по итогам встречи с Владимиром Путиным президент Монголии Халтмаагийн Баттулга.

Развитие УБЖД действительно вошло в фазу, когда рост грузопотока сдерживается необходимостью развития за счет серьезных инвестиций. Проблема с долгом компании перед властями Монголии по акцизам (см. “Ъ” от 19 июня) фактически урегулирована. По словам главы торгпредства РФ в Монголии Максима Васильева, принято решение о списании основной части долга в 100 млрд тугриков путем взаимозачета, на встрече вице-премьеров 2 сентября решено закрыть вопрос «в ближайшее время».

Но, по данным “Ъ”, поводом для предложения об экспортном кредите на льготных условиях стали вопросы «энергетической сферы».

Здесь, наряду с железной дорогой, РФ сосредоточила свои интересы в Монголии после продажи «Ростехом» 49% в полиметаллическом СП «Эрдэнэт» и «Монголросцветмете» в 2016 году.

Сегодня мощность электростанций Монголии лишь немногим превышает 1 ГВт. На фоне роста экономики потребности энергосистемы до 2030 года оцениваются в 4 ГВт, для их обеспечения необходима как модернизация старых ТЭЦ, так и строительство новых.

В расширении импорта электроэнергии из России Монголия не заинтересована — наоборот, намерена его снижать.

С точки зрения нового строительства страна делает упор на развитие зеленой энергетики в Гобийской зоне, потенциал которой оценивается в 4 ТВт по солнцу и в столько же по ветру. Конкурентом России в монгольской энергетике выступает Китай, готовый снижать цены.

После недавнего запуска турбины на Улан-Баторской ТЭЦ-4 на 123 МВт Россия планирует поучаствовать в реконструкции ТЭЦ-3 с увеличением мощности на 250 МВт. В конце мая предложения по модернизации ТЭЦ-3 представил президенту Монголии Уральский турбинный завод (входит в «Ротек», где 49% у группы «Ренова» Виктора Вексельберга). Но на проект претендует и Пекин.

«Идет борьба за модернизацию ТЭЦ-3, осталось определиться с ценой, а где цена — там китайские конкуренты,— говорит Максим Васильев.— В ходе визита вице-преьера Алексея Гордеева было решено, что стороны оперативно создадут ad hoc группу, куда войдут представители энергетических и финансовых ведомств обеих стран, которые просчитают эффективность российского предложения». Китай дает низкую цену модернизации ТЭС, но российская сторона настаивает, что у нее лучше оборудование. В ходе встречи господина Гордеева с его коллегой с монгольской стороны Улзийсайханы Энхтувшином 2 сентября было заявлено, что на сроке эксплуатации в десять лет оно превосходит по эффективности китайское, утверждает собеседник “Ъ”, знакомый с ходом встречи. «Технико-коммерческое предложение согласовано, осталось уладить разногласия по цене,— говорит господин Васильев.— Мяч на стороне монголов: мы по-прежнему ждем от них конкретных предложений, имея в виду, что это прежде всего ТЭЦ-3 и развитие УБЖД».

Для России такое широкое сотрудничество с Монголией — оно касается энергетики, транспортной инфраструктуры, банковской системы и в целом социально-экономических интересов — означает, что Москва пытается расширить зоны своего влияния, говорит директор Фонда развития права и медиации ТЭК Александр Пахомов:

«Интерес России в развитии и модернизации энергетических мощностей в соседнем государстве является стратегически важным, но есть и двойной подтекст — это и гарантированное участие в дальнейших модернизациях, и сопровождении работ на модернизируемых ныне ТЭЦ-3 и ТЭЦ-4, и уверенность, что у конкурирующего в этих вопросах Китая будет достойный соперник». Предоставление госкредитов, добавляет он,— долгосрочная инвестиция, которая может окупиться только за счет комплексного эффекта.

<https://www.kommersant.ru/doc/4080996>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.09.04; МОНГОЛИЯ ХОТЕЛА БЫ ИСПОЛЬЗОВАТЬ КРЕДИТ РФ В ТОМ ЧИСЛЕ НА РАЗВИТИЕ Ж/Д ЛИНИИ ЗУУНБАЯН-ХАНГИ**

Монголия хотела бы использовать экспортный кредит РФ в том числе на развитие ж/д сети страны.

«Мы обсудили возможности повышения эффективности совместного АО «Улан-Баторская железная дорога» (УБЖД - ИФ) в рамках продвижения двустороннего торгово-экономического сотрудничества. Выразили нашу заинтересованность использовать экспортный кредит правительства России в размере 100 млрд руб., о котором мы просили,

на повышение уставного капитала УБЖД, в сфере энергетического сотрудничества и строительства железнодорожной линии Зуунбаян-Ханги», - заявил по итогам встречи с президентом РФ Владимиром Путиным президент Монголии Халтмаагийн Баттулга.

«Мы решили вопросы, которые не могли решить в течение многих лет - в частности, первый этап проблемы российской недвижимой собственности в Монголии, а также по акцизным пошлинам, связанным с «Улан-Баторской железной дорогой», - добавил он.

### **ТАСС; 2019.09.03; ПУТИН СООБЩИЛ, ЧТО РОССИЯ ГОТОВА УЧАСТВОВАТЬ В РАЗВИТИИ СЕТИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В МОНГОЛИИ**

Россия готова принять участие в модернизации сети железных дорог в Монголии и создании новых транспортных магистралей. Об этом заявил президент РФ Владимир Путин на пресс-конференции по итогам переговоров с президентом Монголии Халтмаагийн Баттулгой.

«Российские железнодорожники готовы помогать монгольским партнерам в модернизации путей, обновлении локомотивного парка, строительстве новых транспортных магистралей», - сказал Путин.

Он отметил, что РФ многие годы оказывает Монголии содействие в развитии транспортной инфраструктуры.

<https://tass.ru/ekonomika/6835526>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.09.04; «ДЕЛО» В СЕНТЯБРЕ ПЛАНИРУЕТ ПОДАТЬ ХОДАТАЙСТВО В ФАС О ПОКУПКЕ КОНТРОЛЬНОГО ПАКЕТА ТРАНСКОНТЕЙНЕРА**

Группа «Дело» планирует в ближайшее время подать ходатайство в Федеральную антимонопольную службу (ФАС) РФ о покупке контрольного пакета акций ПАО «Трансконтейнер» (МОЕХ: TRCN), принадлежащего ОАО «Российские железные дороги».

«Продолжаем сохранять интерес (к активу - ИФ). Заявку (ходатайство - ИФ) будем подавать. Мы получили допуск в комнату данных вот сейчас. Наши консультанты начали работу с материалами data room», - заявил журналистам владелец транспортного холдинга Сергей Шишкарев в кулуарах Восточного экономического форума в среду.

«Сейчас подана заявка в data room «ВТБ Капитала» как организатора аукциона. Нам дали доступ, мы работаем в data room. В ФАС в ближайшее время подадим (ходатайство - ИФ)», - в свою очередь отметил член правления «Дела» Антон Чертков, уточнив, что в это произойдет в сентябре.

Шишкарев, отвечая на вопрос, самостоятельно ли компания пойдет на аукцион по продаже 50% + 2 акции «Трансконтейнера», заявил: «Пока сами». По словам бизнесмена, в случае победы в торгах долю группа планирует приобрести на заемные средства. «Условия финансирования продолжают финализироваться», - добавил он.

«Трансконтейнер» владеет и управляет примерно 70 тыс. крупнотоннажных контейнеров, более 26,5 тыс. вагонов-платформ для их перевозки, имеет сеть терминалов в РФ (на 38 станциях) и в Словакии, также ему принадлежат 50% акций АО «Кедентранссервис» (с 19 ж/д терминалами в Казахстане) и доли в «дочках» и совместных предприятиях в различных странах. 50% + 1 акция - у «Объединенной транспортно-логистической компании» («дочка» РЖД), 24,84% - у ВТБ (МОЕХ: VTBR) (имеет форвардный контракт со сторонним инвестором), 24,74% - у ООО «Енисей Капитал» Романа Абрамовича и Александра Абрамова.

Аукцион по продаже 50% + 2 акции «Трансконтейнера» назначен на 27 ноября. Стартовая (минимальная) цена доли - 36,159 млрд руб. Шаг аукциона - 200 млн руб. (первый «выравнивающий» - 141 млн руб.). «Он выбирался осознанно, чтобы устроить максимально конкурентную историю», - уточнял замглавы РЖД Андрей Старков. Заявки

от претендентов будут приниматься организатором до 15 ноября. Аукционная комиссия рассмотрит их и примет решение о допуске к торгам 25 ноября.

Претенденты должны внести на счет ОТЛК задаток, который составляет 10% от стартовой стоимости - 3,6159 млрд руб. Победителем будет признана компания, предложившая за пакет акций наибольшую сумму. Цена покупки будет включать все корректировки, установленные в договоре.

В конце августа стало известно, что антимонопольная служба разрешила «Енисей Капиталу» купить контрольный пакет акций «Трансконтейнера». «Пока нет заявок с внесением задатка. Но несколько участников обратились в «ВТБ Капитал» как организатору (торгов - ИФ) за получением права на допуск в (информационную - ИФ) комнату и формирования документов для последующей подачи заявок. Мы рассчитываем на высококонкурентную историю. Я думаю, картина будет небезынтересная», - заявлял в свою очередь Старков.

Он отмечал, что даты проведения аукциона также создают «максимально комфортные условия для всех потенциальных участников». «Мы рассчитываем, что сделку закроем до конца этого года и передадим пакет акций (покупателю - ИФ)», - говорил топ-менеджер.

Помимо «Енисей Капитала», а также Global Ports и группы «Дело» (в 2017 г. купила 30,75% акций портового холдинга у его основателей) интерес к активу в разное время обозначали группа UCL Владимира Лисина с Mediterranean Shipping Company, CMA CGM с компанией «Логопер», а также Российский фонд прямых инвестиций с DP World.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.09.03; РЖД ОЦЕНИВАЮТ ПОТРЕБНОСТЬ В ГИБРИДНЫХ МАНЕВРОВЫХ ЛОКОМОТИВАХ В ПАРУ СОТЕН ШТУК**

ОАО «Российские железные дороги» оценивает потребность в гибридных маневровых локомотивах в пару сотен штук.

«Если с точки зрения рынка (смотреть - ИФ), в первом приближении я готов был бы взять штук 200 для начала, например, электро-аккумуляторных вот таких маневровых локомотивов чисто для мегаполисов, для технической работы с составами пассажирских поездов в московском, Санкт-Петербургском узлах, а также в Нижнем Новгороде, Новосибирске и других крупных городах», - заявил журналистам замглавы РЖД Олег Валинский.

«И дальше разместил бы там, где ходят пассажирские поезда. Чтобы ничего не дымило, не коптило..... Поэтому рынок под это есть», - сказал он на брифинге в рамках железнодорожного салона «ПРО//Движение.Экспо».

«ТЭМ5Х (его в ходе выставки представил «Трансмашхолдинг», ТМХ - ИФ) мне не нужны, потому что это концепт. Концепты, как правило, никто не покупает, это просто понимание того, что такой локомотив можно изготовить. Да, если РЖД будут его покупать, то будут покупать локомотив достаточной мощности, чтобы возить состав из 20 классных вагонов, а в дальнейшем просто использовать, может быть, на маневрах, если он подтвердит свою состоятельность», - заметил топ-менеджер.

При этом, по его словам, не только ТМХ может разрабатывать такую технику под потребности РЖД. «Сегодня та же «Синара» очень часто говорит (на эту тему - ИФ). На базе ТЭМ9 у них есть гибрид, хотя он тоже нам не очень подходит. В моем понимании, это должно быть что-то типа ТЭМ18, но вот в таком гибридном исполнении, то есть с достаточно мощными силовой установкой, аккумулятором», - сказал он.

«Второй вариант - это опять-таки может быть ТЭМ18, у которого на крыше пантограф, который на электрифицированном участке едет и заряжает батарею, выезжая на неэлектрифицированные пути, работает на аккумуляторе. И вот для мегаполисов как раз больше интересен вот такой - электро-аккумуляторный, чем дизельно-аккумуляторный вариант. Поэтому, если они докажут свою экономичность, то готовы их покупать, и тогда их может быть далеко не 200, а гораздо больше», - добавил Валинский.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.09.03; РЖД ВИДЯТ ЛИШЬ ЛОКАЛЬНЫЕ ДЕФИЦИТЫ ЛОКОМОТИВОВ И МАШИНИСТОВ НА СВОЕЙ СЕТИ**

ОАО «Российские железные дороги» не видит масштабной нехватки локомотивов и машинистов на своей сети.

«Локально проблема есть. Некоторая проблема есть на БАМе, на Транссибе», - заявил замглавы РЖД Олег Валинский на брифинге в рамках железнодорожного салона «PRO//Движение.Экспо».

«Но мы планируем парк и локомотивные бригады под те объемы, которые заявляются. И когда говорят, что у нас 2% груза сверх плана поехало на порты Дальнего Востока, все радуются. А ведь 2% парка, насчитывающего 1,8 тыс. локомотивов, электровозов - это уже 90 штук, которые невозможно мгновенно приобрести. К сожалению, эта корректировка в течение года идет постоянно. Мы начали больше покупать электровозов на «восточный полигон» под те объемы, которые заявляются», - добавил он.

«Если дефицит возникает, то мы на это реагируем», - отметил топ-менеджер.

«У нас на сегодняшний день избыток бригад, на тот объем работы в целом по компании (который запланирован - ИФ). Но когда в одном месте, на западе, например, потока нет, а весь он появляется на востоке, то мы вынуждены реагировать. Свыше 500 человек с Октябрьской, с Куйбышевской и с других железных дорог работает сегодня на Восточном полигоне», - сообщил Валинский.

Дефицита вывозных тепловозов он тоже не видит. «У нас любой локомотив сейчас привез (груз - ИФ), а через два часа стал вывозным», - сказал замглавы РЖД.

«Есть еще один момент - мы развиваем инфраструктуру, чтобы обеспечить перевозку заявленных объемов, чтобы повезти те 210 млн тонн грузов в 2025 г., о которых говорил президент страны. Однако, когда проводятся работы по ремонту инфраструктуры, поезда идут с определенными ограничениями. Это замедляет всю работу. Купить еще тысячу локомотивов, условно, потратив несколько десятков миллиардов рублей, а после, когда зимой все «поедет», они просто будут лишними. Вряд ли найдется в мире компания, которая бы пошла на такие траты», - также сказал Валинский.

Представление о нехватке локомотивов и машинистов, по мнению топ-менеджера, иногда складывается у грузовладельцев из-за неполноты информации. «Причин может быть великое множество. Если хотя бы один из показателей начинает не выполняться - участковая скорость, производительность локомотивов и прочее, и прочее, то (их - ИФ) начинает не хватать», - сказал замглавы РЖД.

В дирекции тяги «Российских железных дорог», по словам Валинского, сейчас работает около 140 тыс. человек, из которых 119,5 тыс. машинистов. В парке - порядка 19,8 тыс. локомотивов, 148 локомотивных депо по всей стране.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.09.03; РЖД В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ НЕ ПЛАНИРУЮТ ЗАКУПАТЬ ЭЛЕКТРОВОЗЫ 2ЭВ120 НА ПЛАТФОРМЕ BOMBARDIER**

ОАО «Российские железные дороги» по-прежнему не видит большой потребности в двухсистемном локомотиве с дизельной установкой 2ЭВ120, созданной на платформе Тгахх канадского концерна Bombardier.

«(По локомотиву - ИФ) очень много вопросов. С одной стороны, вроде, казалось, заманчивая идея ехать через станции стыкования постоянного и переменного тока, не останавливаясь. Но у нас, как правило, (они - ИФ) совпадают с плечами обслуживания вагонов, и мы все равно там встаем, меняем бригады. Обкатывать бригаду, которая непонятно когда в следующий раз на этот электровоз попадет, нам очень дорого и непроизводительно», - заявил замглавы РЖД Олег Валинский на брифинге железнодорожного салона «PRO//Движение.Экспо».

«Гипотетически этот электровоз был бы интересен под контейнерные поезда на «восточном полигоне», которые проследовали бы станцию стыкования, с ходу заходили

бы на участки постоянного тока и шли дальше. Но за этим очень много технологических моментов. В каждом депо нам надо иметь подразделение и специалистов, которые смогут его отремонтировать. Если он сломается, везти его с Дальнего Востока за 10 тысяч километров в Энгельс (место расположения завода-производителя - ИФ), чтобы отремонтировать? Конечно, мы этого делать не будем», - отметил топ-менеджер.

«Второй момент - требование нашего государства о локализации того, что мы покупаем. 2ЭВ120 - это целиком Bombardier, только оболочка другая», - добавил Валинский. Он уточнил, что проводились переговоры о локализации. «Как только (2ЭВ120 - ИФ) был предложен нам, мы сказали, что серьезно можем о чем-то говорить, когда увидим какой-то график локализации. Он был представлен, но мог быть реализован только в далекой перспективе, и, по-моему, там на 85%, как того требует наше правительство, они так в итоге и не вышли», - сказал замглавы монополии.

«Третье. Нам говорят: «У нас там стоит дизель 300 лошадиных сил, вы можете подавать это куда-то прямо под выгрузку». Я говорю: «Машина, которая работает в поездной работе, должна «крутиться», а не развозить по одному вагону. Это слишком дорогое удовольствие», - также сказал топ-менеджер.

«То есть очень много таких, казалось бы, внешне очень заманчивых предложений, на самом деле при ближайшем рассмотрении становятся не такими привлекательными», - заключил Валинский. В итоге, по его словам, в ближайшей перспективе «Российские железные дороги» не планируют закупать такие локомотивы. «Даже если бы мы покупали, это была бы «малосерийка», - заметил замглавы РЖД, уточнив, что речь идет не более, чем о нескольких десятках машин. «Но пока их не планируем покупать вообще, рассматриваем лишь возможность. Во-вторых, он должен стоить не те деньги, которые за него просят. А третье - локализация, конечно», - подчеркнул он.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.09.03; РЖД В 2019Г УВЕЛИЧИЛИ ЗАКУПКИ ЛОКОМОТИВОВ ИЗ-ЗА НЕОБХОДИМОСТИ ВЫВОЗА ГРУЗОВ НА ВОСТОК РФ**

ОАО «Российские железные дороги» увеличило объем закупок локомотивов в 2019 году в связи с потребностью в дополнительном подвижном составе для перевозки грузов в восточном направлении.

«У нас был первоначальный план на 2019 г., который формировался еще в 2018 г., - 674 машины. Сегодня мы пришли к цифре 742. Причем 33 локомотива буквально вчера согласовали на инвестиционном комитете», - заявил замглавы РЖД Олег Валинский на брифинге в рамках железнодорожного салона «PRO//Движение.Экспо».

«Это происходит потому, что мы видим относительное падение объемов (перевозки - ИФ) на юг и на Северо-Запад, и тенденцию к росту на Дальний Восток. Поэтому мы переформатировались, и в большей степени стали покупать локомотивы переменного тока для Восточного полигона», - пояснил он.

Поставщики техники, по словам топ-менеджера, определяются текущими потребностями монополии и расположением сервисных центров на сети. «Для «восточного полигона» априори мы покупаем локомотивы «Трансмашхолдинга» (ТМХ - ИФ), потому что весь сервис там осуществляет ТМХ. Если это полигон урало-сибирский, то там покупается электровоз «Синары»: там находятся сервисные депо, и (Верхняя - ИФ) Пышма - сам завод - рядом», - сказал он.

В частности, у «Синары», по словам Валинского, в 2020 г. РЖД планируют закупить порядка 120 электровозов 2ЭС6, 10 локомотивов 2ЭС10 и 3ЭС10 и десять 2ЭС7, а также 25 маневровых тепловозов ТЭМ14 (в 2019 г. 2ЭС10 - 7 шт, 2ЭС7 - 2 шт.).

Также в планах - закупка у ТМХ тепловозов 3ТЭ25К2М. «Мы в первом приближении планировали купить 20 таких локомотивов, покупаем 12, и основная причина этого в том, что General Electric подтвердила готовность поставки только 36 дизелей. Учитывая, что

все 36 (дизелей - ИФ) используются в трехсекционном исполнении, то 12 штук тепловозов и берем», - сказал Валинский.

«Аналогичная ситуация по Siemens произошла с 2ЭС7. Может быть, мы достаточно долго согласовывали цену локомотива, и в итоге покупаем их только два, а в первом приближении было 10. Но при этом дополнительно берем 13 штук 2ЭС6», - отметил топ-менеджер.

«Все остальное - просто пошло в «плюс». Мы, учитывая необходимость водить трехсекционными локомотивами поезда в 7,1 тыс. тонн, максимально увеличили закупку электровозов 3ЭС5К (у «Трансмашхолдинга» - ИФ) с поосным регулированием, которые показали себя неплохо в конце прошлого года. Сегодня мы закупили 38 электровозов и в дальнейшем продолжим их закупку», - заявил замглавы монополии.

«Пассажирских (в 2019 г. РЖД закупят - ИФ) относительно немного - пять ЭП20 постоянного-переменного тока, где-то двадцать ЭП2К, пять ЭП1. И 5-6 тепловозов ТЭП70БС. Учитывая, что сегодня нашим партнерам понравилось ими возить «Ласточки», может быть, больше», - добавил замглавы монополии.

В 2020 г., по словам Валинского, «Российские железные дороги» пока планируют купить 640 локомотивов. «Это не значит, что это будет конечная цифра, потому что очень много нюансов возникает в течение года, которые как-то влияют на наши планы», - уточнил он. В частности, у ТМХ предполагается приобрести 100 3ЭС5К с поосным регулированием, 46 штук 2ЭС5К, 15 локомотивов 4ЭС5К, а также 54 тепловоза 3ТЭ25К2М для БАМа и около 40 2ТЭ25КМ для всех остальных регионов.

Отвечая на вопросы журналистов, Валинский заявил, что, по его мнению, темпы закупок тягового подвижного состава достаточны для удовлетворения «обширных планов угольщиков по расширению экспорта». «Во-первых, они примерно соответствуют или даже несколько больше темпов выбывания локомотивов, которые списываются по пробегу и исключаются из работы. Второе: надо смотреть не на общую цифру, а на географию. Львиная доля и самые мощные локомотивы покупаются именно для направления на Восток, для Транссиба - трех- и четырехсекционные «Ермаки», трехсекционные тепловозы», - сказал топ-менеджер.

При этом, по его словам, в рамках долгосрочной программы развития РЖД корректировка в закупках локомотивов (в том числе в 2019 г.) идет за счет объемов будущих лет. «У нас есть долгосрочная программа развития РЖД до 2025 года, в которой предусмотрена закупка 5,825 тыс. локомотивов. Что у нас будет и как развиваться дальше, зависит от того, что и сколько нам будут предлагать возить. Мы покупаем локомотивы под те объемы, которые сегодня сформированы Минэкономразвития, в этой логике дальше и будем работать», - сказал Валинский.

В среднем в эксплуатируемом парке сейчас 7,45-7,5 тыс. магистральных грузовых электровозов и тепловозов (не считая маневровых, пассажирских), уточнил замглавы монополии.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.09.03; РЖД НАРАЩИВАЮТ ЧИСЛО ЛОКОМОТИВОВ, ПЕРЕВОДИМЫХ НА КОНТРАКТ ЖИЗНЕННОГО ЦИКЛА**

ОАО «Российские железные дороги» активно наращивает количество локомотивов, переводимых на контракт жизненного цикла (КЖЦ).

«Пять электровозов у нас были приобретены ещё в декабре 2017 г., а в 2018 г. (на условиях - ИФ) КЖЦ мы купили все магистральные локомотивы. В 2019 г. совершенно все локомотивы будут куплены на таких условиях. В настоящее время мы смотрим, как локомотивостроители реализуют техническое обслуживание в логике контракта жизненного цикла», - заявил замглавы РЖД Олег Валинский на брифинге в рамках железнодорожного салона «PRO//Движение.Экспо».

«Более того, мы все локомотивы, которые на начало года были на заводской гарантии - и «чужие руки» их не трогали - тоже в логику КЖЦ вписали. То есть сегодня порядка 1,9 тыс. локомотивов у нас закупается в логике контракта жизненного цикла, - добавил он.

«Дальше мы будем внимательно смотреть, потому что часть локомотивов взяли на себя непосредственно заводы, пока небольшую часть», - также сказал Валинский.

Кроме того, по его словам, рассматривается вопрос перевода на контракт жизненного цикла 159 локомотивов 2ЭС10 производства группы «Синара». «Под это, наверное, будем отдавать им депо Свердловск-Сортировочная, чтобы они там сделали базу, потому что своей базы у них нет», - сообщил топ-менеджер.

«Часть (объемов - ИФ) также была делегирована заводами сервисным компаниям. Мы тоже внимательно следим за этими локомотивами, и сегодня заводам даем такие рекомендации: если вы говорите, что это КЖЦ, то вы более пристальное внимание должны уделять тому, что делают ваши подрядчики на жизненном цикле в наших сервисных депо, когда их ремонтируют», - также сказал Валинский.

Он подчеркнул, что по такому пути идут компании во всем мире. «(Практика показывает - ИФ), что за гарантийным сроком локомотив демонстрирует гораздо большее количество отказов. Как только завод переставал им заниматься как изготовитель на гарантии, у сервисной компании это получалось гораздо хуже. Отсюда и появилась идея, чтобы ответственность завода была на всём жизненном цикле локомотива», - сказал замглавы РЖД.

«Второе: нам это помогает с ценообразованием. В контракте жизненного цикла мы в определение стоимости суммируем все, включая экономические показатели локомотива с точки зрения его энергопотребления. Раньше покупка локомотивов вся шла по принципу cost plus. Сегодня, если мы видим, что локомотив стойко показывает невыполнение технических условий по отказам, то можем его просто вернуть заводу, чего раньше тоже не было. И это, конечно, не может не волновать заводы», - добавил топ-менеджер.

«Срок заключения договора мы определили исходя из времени полной амортизации локомотива. Для электровозов у нас по бухгалтерии это 28 лет, для тепловозов - 18. Вот на такие сроки мы сегодня подписались», - сказал Валинский.

В то же время, говорить об эффектах перевода локомотивов на КЖЦ, по мнению замглавы РЖД, пока еще рано. «У нас де-юре и де-факто все эти локомотивы еще находятся на гарантии. Определенные эффекты есть, но я думаю, что надо, чтобы 2-3 года прошло, когда мы уже увидим некоторый результат», - заявил он.

По словам топ-менеджера, в парке дирекции тяги «Российских железных дорог» сейчас порядка 19,8 тыс. локомотивов.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.09.03; GLOBALTRANS В I ПОЛУГОДИИ ОСУЩЕСТВИЛ БОЛЬШУЮ ЧАСТЬ ЗАПЛАНИРОВАННЫХ НА 2019Г ИНВЕСТИЦИЙ**

Globaltrans осуществил большую часть запланированных на 2019 год инвестиций в I полугодии.

Согласно сообщению группы, в январе-июне она приобрела 1,098 единиц подвижного состава, включая 538 специализированных контейнеров, 338 полувагонов, 214 платформ и 8 локомотивов.

В итоге размер собственного парка вырос до 66,3 тыс. единиц, общий - превысил 70 тыс. (включая 45,32 тыс. полувагонов, 20,6 тыс. цистерн и 2,53 тыс. танк-контейнеров). Объем арендованного парка увеличился на 6% по сравнению с концом 2018 г., до 3,8 тыс. (в основном - цистерны), средний парк в оперировании вырос на 8%, до 56,8 тыс.

Весной финансовый директор группы Александр Шенец говорил, что инвестиционная программа Globaltrans в 2019 г. останется в пределах суммы вложений 2018 г., хотя и «может варьироваться в ту или иную сторону в зависимости от рыночной конъюнктуры».

В 2018 г. сарех составил 12,9 млрд руб., включая закупку подвижного состава, а также

поддерживающие инвестиции в сумме порядка 3,5 млрд руб.

«Свой сарех мы анонсировали в понимании развития нишевого проекта: мы планируем покупать 1,5 тыс. платформ и контейнеров. Обновляем и модернизируем свой локомотивный парк, запланировано купить до 10 локомотивов. Что касается полувагонов: будем смотреть, что будет дальше происходить на рынке перевозок и с ценами на вагон. За последние периоды цены на вагон резко выросли, поэтому здесь нужно все детально проанализировать», - в свою очередь заявлял гендиректор Globaltrans Валерий Шпаков.

На телефонной конференции в понедельник Шенец заявил, что программа инвестиций по 2019 г. остается на уровне порядка 12 млрд руб. В свою очередь, Шпаков, говоря о закупках нового тягового подвижного состава в рамках обновления его парка у группы, добавил: «В принципе, этого (10 шт., приобретаемых в текущем году - ИФ) достаточно, чтобы все вопросы по оптимизации нашей программы по локомотивам сделать после этой инвестиции. То есть в ближайшее время закупать мы не планируем».

Капитальные затраты на техническое обслуживание, по оценкам компании, ожидаются на умеренном уровне (около 6 млрд руб. в 2019 г.). В этот же период ожидается списание около 200 вагонов.

В 2018 г. компания приобрела 4,747 тыс. единиц подвижного состава (в основном полувагоны) по сравнению с 1,332 тыс. в 2017 г. (на этом фоне инвестиционная программа увеличилась до 12,9 млрд руб. против 4,9 млрд руб. годом ранее). Весь приобретенный парк был введен в эксплуатацию в 2018 г. Нарастивание числа вагонов происходило для обеспечения двух новых долгосрочных контрактов. Globaltrans подписал 5-летние контракты с «Трубной металлургической компанией» (МОЕХ: TRMK) (ТМК) и ЧТПЗ.

### **РИА НОВОСТИ; 2019.09.03; ПЛОЩАДЬ САВЕЛОВСКОГО ВОКЗАЛА БЛАГОУСТРОЯТ К КОНЦУ ГОДА**

Благоустроить площадь Савеловского вокзала в Москве закончат к концу года, говорится в сообщении столичного стройкомплекса.

Планируется, что основные работы будут закончены к запуску Московских центральных диаметров, отмечается в нем.

Проект Московских центральных диаметров предусматривает соединение радиальных железнодорожных направлений и запуск сквозного движения современных пассажирских поездов через центр столицы. Маршруты будут интегрированы в систему транспортной инфраструктуры города, а интервал движения в часы пик составит пять-шесть минут.

<https://realty.ria.ru/20190903/1558212908.html>

### **ТАСС; 2019.09.03; ОСТАНОВКУ ПЕРЕДЕЛКИНО КИЕВСКОГО НАПРАВЛЕНИЯ МЖД РЕКОНСТРУИРУЮТ**

Остановочный пункт Переделкино, расположенный на Киевском направлении Московской железной дороги, реконструируют - там появятся новые платформы и пешеходный тоннель. Об этом сообщила во вторник пресс-служба МЖД.

«ОАО «РЖД» проводит подготовительную работу, чтобы приступить к реконструкции седьмого по счету остановочного пункта на Киевском направлении МЖД - Переделкино. Для пассажиров построят две новые платформы и подземный пешеходный переход с лифтами и эскалаторами», - говорится в сообщении.

Уточняется, что сейчас строители возводят временные деревянные платформы, которые позволят пассажирам пользоваться железнодорожным сообщением в период реконструкции.

В пресс-службе добавили, что одновременно проходит реконструкция еще шести станций Киевского направления: Внуково, Крекшино, Мичуринец, Кокошкино, Матвеевская и Победа. Ведется строительство трех новых остановочных пунктов - Минская, Аминьевская и Санино.

<https://tass.ru/moskva/6835369>

### **РБК; АЛИНА ФАДЕЕВА; 2019.09.04; СУПЕРВЕРФЬ «ЗВЕЗДА» В ТРЕТИЙ РАЗ РАСТОРГЛА КОНТРАКТЫ С ПОДРЯДЧИКОМ**

«Роснефть» может быть вынуждена на год отложить запуск первой очереди верфи «Звезда» стоимостью более 200 млрд руб. Стройку покинул уже третий подрядчик, завершить работу могут китайские компании

Третья отсрочка

«Роснефть» с партнерами может не успеть завершить в 2019 году строительство первой очереди суперверфи «Звезда». Срок ввода нескольких объектов может быть сдвинут на год после расторжения контракта с подрядчиком, рассказали РБК один из подрядчиков верфи и источник, близкий к правительству.

Первая очередь — это цех сборки блоков корпусов судов, трубообрабатывающий цех, а также камеры для очистки, сушки и окраски блоков. Компания «Строй групп» выиграла конкурсы на строительство этих трех объектов стоимостью 3,4 млрд руб. в 2018 году и должна была сдать их в апреле—июле 2019 года. «В настоящее время указанные контракты расторгнуты», — сказал РБК представитель этой компании. Информация о расторжении двух из трех контрактов — на строительство цеха сборки блоков и трубообрабатывающего цеха — есть и на сайте госзакупок. Тем не менее «Строй групп» готова возобновить и продолжить работу со «Звездой» на этих и других участках строительства, добавил он.

На строительство трех объектов подрядчику отводилось от 11 до 16 месяцев, следует из документов госзакупок. «Строй групп» успела выполнить лишь небольшую часть работ, говорит источник РБК, близкий к одному из подрядчиков верфи. Это подтверждается и тем, что Сбербанк вернул судоверфи примерно 80% от суммы, которую «Звезда» выплатила «Строй групп» в виде аванса за работы (Сбербанк выдал банковскую гарантию на эти авансы), рассказывает человек, близкий к «Звезде».

Новые конкурсы на невыполненные по контракту работы еще не объявлены. Таким образом, если верфь проведет их в ближайшее время, новый подрядчик может сдать их не раньше конца следующего года.

Представители «Роснефти» и Сбербанка отказались от комментариев.

«Строй групп» — уже третий подрядчик на объектах первой очереди, с которым верфь разрывает отношения. «Звезду» заложили еще в 2009 году, а через несколько лет Следственный комитет по Приморскому краю заподозрил главу Дальневосточного центра судостроения и судоремонта (ДЦСС, начинал строить «Звезду») и куратора стройки Игоря Борбота в выводе 4 млрд руб.: генподряд на строительство первой очереди «Звезды» получила аффилированная с ним компания РДС. Борбот уехал в США, а достраивать объекты новый куратор «Звезды» вице-президент «Роснефти» Андрей Шишкин пригласил Игоря Лукашенко, с которым был давно знаком, и его компанию КЭР, рассказывали источники РБК. Компания построила несколько объектов, но стала срывать сроки, и в январе 2018 года «Звезда» разорвала с КЭР все контракты. Часть из них затем и выиграла «Строй групп».

В срыве сроков была виновата не только КЭР, но и «Звезда», которая стала переделывать проект строительства и останавливала работы, утверждали два источника РБК. Контракты со «Строй групп» также были расторгнуты в связи с нарушением сроков выполнения работ, объяснил РБК источник, близкий к одному из подрядчиков «Звезды». Компания столкнулась с недостатками в проектной документации, наличием неучтенных коммуникаций и дополнительных (неучтенных) объемов работ, объясняет он.

Суперверфь «Звезда»

Верфь строится двумя очередями: объекты первой должны быть сданы в 2012–2019 годах, второй — в 2018–2024 годах. Первая очередь позволит строить небольшие по размеру

суда снабжения, суда сейсморазведки, а также арктические танкеры. Запуск второй очереди позволит строить на «Звезде» более тяжелые газовозы, плавучие установки для добычи, хранения и отгрузки нефти, а также любые типы буровых платформ. Стоимость всего проекта — 202 млрд руб., из них 146 млрд руб. — это объекты верфи, остальное — жилье и инфраструктура.

«Звезду» строит «Роснефть» в партнерстве с Газпромбанком — на деньги «Роснефтегаза» и займы банка. Финансовым партнером проекта стал ВЭБ, который предоставит заказчикам судов дешевое финансирование по лизинговой схеме. Государство также планирует компенсировать «Звезде» разницу между пока еще высокой себестоимостью и рыночной ценой судов: например, размер субсидии для 15 газовозов для проектов НОВАТЭКа может составить около 50 млрд руб.

Помощь из Китая

«Звезда» планирует решить проблему со стройкой с помощью китайских компаний, которые успешно строят вторую очередь, рассказали РБК источник, близкий к «Звезде», и источник, близкий к крупному подрядчику верфи. Недостроенные объекты первой очереди, вероятнее всего, отдадут китайской China State Construction Engineering Corporation (CSCEC) или ее российской «дочке» «Китай Строй», рассказывают они. Строительство этих объектов может занять примерно один год, стоимость может составить 2–3 млрд руб., говорит источник, близкий к другому подрядчику верфи. Представитель компании «Китай Строй» отказался от комментариев.

CSCEC — вторая китайская корпорация, которая может зайти на верфь. Первая — China Communications Construction Company (CCCC) — выиграла три тендера на строительство объектов второй очереди в 2017–2019 годах, сумма контрактов — 37 млрд руб. Недавно «Звезда» решила отдать CCCC еще один масштабный контракт — на строительство достроечных цехов примерно на 40 млрд руб., рассказали два источника, близкие к CCCC и «Звезде», и менеджер крупной китайской госкорпорации. Этим контрактом интересовалась и «Китай Строй», но ей в итоге достанется только «недострой» первой очереди, объясняет один из собеседников.

Китайцы строят так быстро, что «Звезда» может сдать один из главных объектов второй очереди — сухой док — на три года раньше, говорил глава «Роснефти» Игорь Сечин в сентябре 2018 года.

Как это отразится на заказчиках судов

«Звезда» заключила контракты уже на 40 судов: 25 заказала «Роснефть», девять — «Совкомфлот» (из них восемь дополнительных судов для «Роснефти» и один газовоз для НОВАТЭКа), пять заказал «Газпром», еще одно — «Росморпорт».

Первый «зеленый» танкер Aframax для «Роснефти» (работает на СПГ) должен быть сдан в 2020 году. Пока судно строится в графике, сказал РБК источник, близкий к проекту.

Пилотный газовоз для НОВАТЭКа «Звезда» обещала сдать в первом квартале 2023 года, когда будет запущена первая очередь его нового завода «Арктик СПГ-2». Суда для «Газпрома» нужно сдать в 2021–2024 годах.

«Роснефть» может отложить ввод первой очереди «Звезды», но вторую очередь строит, наоборот, с опережением, так что сейчас сказать, сдвинутся ли сроки строительства танкеров, довольно сложно, сказал РБК источник, близкий к правительству.

По его словам, пока «Звезда» собирает суда на открытом стапеле. Но для этого есть естественные погодные ограничения: Приморский край не Южная Корея, придется ждать подходящих температурных условий, добавляет источник, близкий к одной из судостроительных компаний. Пока у «Звезды» нет цеха сборки блоков, окрасочных камер и трубообрабатывающего цеха, верфь вряд ли сможет наладить серийное производство судов «под ключ», считает он.

Вероятно, в ожидании ввода объектов «Звезда» может закупить блоки и оборудование для сборки судов у корейских и китайских партнеров, с которыми наладила кооперацию, и

собрать законтрактованные танкеры на стапеле, предполагает директор по развитию Port News Надежда Малышева.

[https://www.rbc.ru/business/04/09/2019/5d6cf9dd9a7947faa1e3b731?from=from\\_main](https://www.rbc.ru/business/04/09/2019/5d6cf9dd9a7947faa1e3b731?from=from_main)

### **РБК; ЛЮДМИЛА ПОДОБЕДОВА, ИВАН ТКАЧЕВ; 2019.09.03; РОССИЮ ОЖИДАЮТ 500 МЛРД ГРЯЗНЫХ ПОТЕРЬ; ЭКСПЕРТЫ FITCH ОЦЕНИЛИ ПОСЛЕДСТВИЯ ВВЕДЕНИЯ НОВЫХ МЕЖДУНАРОДНЫХ СТАНДАРТОВ ДЛЯ СУДОВОГО ТОПЛИВА**

Дисконт на Urals

С 1 января 2020 года вступают в силу новые требования Международной морской организации ООН (International Maritime Organization, IMO) — содержание серы в судовом топливе будет снижено с 3,5 до 0,5% для уменьшения вредных выбросов в атмосферу. Нефть сорта Urals, самого распространенного в России, более сернистая и плотная, чем эталонная марка Brent, поэтому она будет торговаться на мировом рынке с большим дисконтом к эталону, чем в последние пять лет, рассказал младший директор Fitch Вячеслав Демченко. Средний дисконт Urals к Brent без учета эффекта изменения правил IMO он оценил в \$1,3 за баррель.

«Эффект изменения правил IMO мы начнем наблюдать уже в четвертом квартале 2019 года, когда участники рынка начнут контрактовать поставки нефти с учетом будущего изменения правил по концентрации серы в бункеровочном топливе», — заметил Демченко. В результате ужесточения правил IMO в первые месяцы 2020 года дисконт к цене Urals может вырасти до \$1–7 за баррель. При достижении среднего дисконта в \$3,5 за баррель к уровню цены Brent (ожидается на уровне \$60 за баррель), Россия может потерять около 500 млрд руб. налоговых поступлений от НДС, НДС и пошлин на нефть и нефтепродукты, поскольку все налоговые расчеты привязаны к стоимости нефти сорта Urals, добавляет Демченко. Эффект дисконта может сохраниться на какое-то время, пока отрасль не адаптируется к новой реальности, прогнозирует эксперт. В последние два месяца дисконт Urals к Brent варьируется от \$0 до \$2 за баррель, сказал РБК трейдер крупной европейской компании.

Демченко указывает, что падение цены Urals к Brent на каждый доллар означает снижение налоговых поступлений примерно на 145 млрд руб. Он не исключил введения дополнительных налогов на отрасль или поправочных коэффициентов в ситуации проигрыша бюджета из-за изменения правил IMO. РБК направил запрос в пресс-службу Минфина.

Однако в бюджет на 2020 год и так заложена более консервативная цена Urals — \$57 за баррель, то есть как раз-таки дисконт \$3 к прогнозной стоимости Brent. Прогноз Минэкономразвития по курсу доллара США на 2020 год — 65,7 руб.

Трейдер крупной европейской компании сказал РБК, что помимо изменения правил IMO на цены на Urals влияют такие факторы, как объем экспорта нефти этого сорта и объем внутренней переработки нефти. «Влияние правил IMO может составить в будущем дисконте Urals к Brent около \$1 к текущим показателям. Причем в тендерах крупнейшей российской нефтяной компании «Роснефть» с поставкой с октября 2019 года по март 2020 года фактор изменения сернистости судового топлива не повлиял на цены контрактов, хотя формула цены и включает в себя дифференциал Urals к стоимости Brent», — отметил он. Собеседник РБК признал, что в первом квартале 2020 года разница в стоимости этих сортов нефти изменится, не уточнив конкретную цифру. Изменение правил морских перевозок больше отразится на стоимости российского мазута, которая упадет, но в бюджетных поступлениях этот фактор играет гораздо меньшую роль, потому что Россия экспортирует гораздо больше сырой нефти, нежели мазута, чем изменение цен на Urals, добавил трейдер.

Дисконт за хлор

Из-за загрязнения экспортного трубопровода «Дружба» хлорорганикой, которое обнаружилось в конце апреля 2019 года, в мае скидка на формально чистую нефть из России в порту Усть-Луга к ценам порта Приморск составила от \$0,85 до \$3 за баррель (1–4%), говорил РБК вице-президент Argus по развитию бизнеса в России, странах СНГ и Балтии Виктор Парно. Причем две партии по 100 тыс. т были проданы еще дешевле — со скидкой \$7–10 на баррель, указывал он.

С июня скидка составляла от \$0,1 до \$0,3 за баррель, сообщил Парно. По его данным, в мае и июне компании отгрузили через Усть-Лугу 6 млн т нефти. Компании уже недосчитались \$50 млн в мае-июне, потери могут вырасти еще на \$15–84 млн, предупреждают эксперты.

На встрече с главой «Транснефти» Николаем **Токаревым** 30 апреля президент **Владимир Путин** заявил, что история с загрязнением «Дружбы» нанесла ущерб имиджу России, и призвал менять систему контроля за качеством нефти.

После введения нового стандарта содержания серы в судовом топливе провалится рынок сернистого мазута, но это не означает автоматического снижения дифференциала Urals к Brent, который определяется соотношением спроса и предложения на малосернистую (в частности, Brent) и сернистую нефть (Urals), парирует главный экономист VYGON Consulting Сергей Ежов. «Сейчас предложение тяжелой сернистой нефти снижается из-за кризиса в Венесуэле и санкций против Ирана, в то же время добыча легкой малосернистой сланцевой нефти продолжает расти. В результате этот дифференциал в отдельные периоды выходит в положительную область (Urals стоит дороже Brent. — РБК), сейчас он упал до минус \$0,8 за баррель», — замечает эксперт. Если в момент введения стандарта IMO будет дефицит сернистой нефти и мощности по ее переработке будут сильно недогружены, то Urals по-прежнему будет стоить дороже Brent.

Последствия для нефтяников

Почти три четверти экспорта российской нефти в Европу (больше 50% всего экспорта нефти из России) идет по котировкам, приближенным к Urals, остальное — это либо поставки по трубопроводу ВСТО в Азию, которые стимулируются государством, либо шельфовая добыча, налогообложение которой осуществляется по процентным ставкам и не привязано к Urals, сказал РБК консультант профильных фискальных ведомств. Соответственно, изменение скидки Urals к Brent не должно являться поводом для корректировки налогообложения, поскольку практически в равной степени отразится на бюджете и компаниях, заключает он.

Потери компаний оценить сложнее, и они будут ниже, чем у государства, с учетом того что российские нефтяники добывают и продают нефть разных сортов, в том числе низкосернистую Siberian Light или ESPO (поставляется по ВСТО), признает Демченко. Примерно половина экспорта и четверть добычи «Роснефти» — это поставка в Китай легкой, малосернистой нефти. Цена на нее, скорее всего, вырастет, указывает он. ЛУКОЙЛ экспортирует через трубопроводы «Транснефти» около четверти добычи (преимущественно Urals), а «Газпром нефть» — менее 10%. Наибольший выигрыш получают компании, экспортирующие низкосернистую нефть и имеющие НПЗ с высокой глубиной переработки нефти, заключает он.

<https://www.rbc.ru/newspaper/2019/09/03/5d6ccee79a7947e5c42aea71>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.09.04; FESCO И МОНГОЛИЯ ДОГОВОРИЛИСЬ ПОСТРОИТЬ УГОЛЬНЫЙ ТЕРМИНАЛ В ПОРТУ ЗАРУБИНО**

Группа FESCO и Монголия договорились о строительстве угольного терминала в порту Зарубино, заявил по итогам встречи с президентом РФ Владимиром **Путиным** президент Монголии Халтмаагийн Баттулга.

Уже разработано предварительное технико-экономическое обоснование проекта, добавил глава государства.

«Мы благодарны российской стороне за возможность использования ее дальневосточных морских портов. Таким образом, у нас открылась возможность выхода к морю. Такая возможность нам представилась с подписанием в 2018 г. межправительственного соглашения о транзитных перевозках по железным дорогам», - также сказал Баттулга.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.09.04; «РОСМОРПОРТ» ПЛАНИРУЕТ ДО КОНЦА 2019 ГОДА РАЗМЕСТИТЬ ОБЛИГАЦИИ НА 5 МЛРД РУБ**

ФГУП «Росморпорт» (РМП) планирует в 2019 году разместить облигации на сумму 5 млрд руб.

«Да. Пять», - заявил журналистам генеральный директор РМП Андрей Лаврищев в кулуарах Восточного экономического форума (ВЭФ) в среду, отвечая на вопрос, планируется ли до конца года разместить пилотный транш и сколько он составит.

Как сообщалось ранее, «Росморпорт» планирует привлекать финансирование через выпуск облигаций на проект развития порта Тамань. «Объем программы, которая сейчас подготовлена и согласовывается, составляет 25 млрд руб., пилотный транш предполагается в размере 4-5 млрд. Программа рассчитана на 10 лет. Сроки обращения для дебютного транша - 3-5 лет», - говорил топ-менеджер в июле.

Тогда же стало известно о том, что «в соответствии с указаниями **Росморречфлота**» РМП направил предложения пулу инвесторов по покупке долей в «РМП-Тамань» (РМПТ, «дочка» ФГУП, реализующая проект). Речь идет о четырех структурах - это «Кузбассразрезуголь» (МОЕХ: KZRU) (КРУ), «Металлоинвест», «Сибирская угольная энергетическая компания» (СУЭК) и ОАО «Российские железные дороги».

«В случае положительного ответа материалы будут переданы в **Минтранс** и правительство РФ для принятия окончательного решения», - сообщил Лаврищев, уточняя, что КРУ, «Металлоинвест» и СУЭК могут получить в РМПТ по 22,5%, РЖД готовы на долю в 10%.

«Мы исходим из того, что вложения будут осуществляться на паритетной основе в зависимости от объема доли. При этом стоимость объектов федеральной собственности первого этапа развития - 81 млрд руб.», - говорил глава предприятия.

Соответственно, РМП, «Кузбассразрезуголь», «Металлоинвест» и «Сибирская угольная энергетическая компания» должны обеспечить фондирование проекта в объеме примерно по 20 млрд руб., РЖД - порядка 10 млрд руб. Дополнительно часть средств может инвестировать «Росморпорт», который останется владельцем 22,5% «РМП-Тамани».

### **ИНТЕРФАКС; 2019.09.04; РОСАТОМ ВНЁС В ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРОГРАММУ РАЗВИТИЯ СЕВМОРПУТИ ДО 2030Г - ЛИХАЧЁВ**

ГК «Росатом» внесла в правительство план инфраструктурного развития Северного морского пути до 2030 года, сообщил глава корпорации Алексей Лихачёв.

«Нами внесён в правительство инфраструктурный план развития Северного морского пути», - сказал он на заседании общественного совета по Севморпути, прошедшего в рамках ВЭФ-2019.

План развития СМП до 2035 года рассматривался на заседании госкомиссии по Арктике в июле.

Тогда вице-премьер РФ Юрий Трутнев, курирующий развитие Арктики, указал руководству «Росатома» на неполную программу развития инфраструктуры СМП и попросил вместе с **Минтрансом** вопрос подготовить в полном объеме.

В дирекции Северного морского пути «Росатома» между тем заявляли, что подготовленный корпорацией проект плана развития инфраструктуры СМП до 2035 года содержит «все необходимые меры и готов к подписанию».

### **ИНТЕРФАКС; 2019.09.04; РОСАТОМ НАДЕЕТСЯ ПОДПИСАТЬ КОНТРАКТ НА ГОЛОВНОЙ ЛЕДОКОЛ «ЛИДЕР» НЕ ПОЗЖЕ I ПОЛУГОДИЯ 2020 ГОДА**

ГК «Росатом» надеется подписать контракт на строительство головного атомного ледокола «Лидер» не позже первого полугодия следующего года, сообщил директор дирекции Северного морского пути (СМП), замглавы «Росатома» Вячеслав Рукша.

«Надеемся, что максимум в первом полугодии следующего года контракт будет подписан», - сказал он на заседании общественного совета по Севморпути, прошедшего в рамках ВЭФ-2019.

Первый головной ледокол «Лидер» будет построен «Росатомом» за счет федерального бюджета на верфи «Звезда». Его стоимость гендиректор «Росатома» Алексей Лихачев оценивал в 120 млрд руб.(с НДС).

«Лидер» будет единственным в мире ледоколом, который сможет проходить через льды толщиной до 4,3 м и прокладывать путь шириной до 50 м. Три таких ледокола должны стать частью программы освоения Северного морского пути. С их помощью государство рассчитывает обеспечить круглогодичную навигацию на восточном маршруте, перевозку в этом направлении 50 млн т углеводородов и других грузов в год. К 2024 году перевозки должны вырасти до 80 млн тонн, говорится в указе Владимира Путина.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.09.04; НОВАТЭК И СОВКОМФЛОТ СОЗДАЮТ СП ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ 17 ГАЗОВОЗОВ ДЛЯ АРКТИК СПГ 2, ФИНАНСИРОВАНИЕ ЧЕРЕЗ ВЭБ**

«НОВАТЭК» и «Совкомфлот» (СКФ) создают совместное предприятие по строительству 17 газозовов для «Арктик СПГ 2», передает корреспондент «Интерфакса» с церемонии подписания соглашения.

СП будет называться «Современный морской арктический транспорт» (СМАРТ).

Как заявил глава «НОВАТЭКа» Леонид Михельсон, это СП будет управлять флотом, который будет ходить в российских водах, а другая, ранее созданная компания МАРТ (куда планировалось привлечение «Совкомфлота» и китайской Cosco Shipping - ИФ), будет оперировать на глобальном рынке.

«СМАРТ более ориентирован на логистику в Арктике, мы к 2022 году собираемся запустить перевалочные комплексы в Камчатке и Мурманске. Деятельность СМАРТа как раз будет нацелена на эти два «плеча». МАРТ - более глобальная компания, доставка до конечных потребителей, рынок у нас растет, ведем переговоры со многими странами. С индийскими компаниями рассматриваем возможность их участия - они будут выступать у нас покупателями (СПГ - ИФ)», - сказал Михельсон.

По словам главы СКФ Сергея Франка, в новую компанию также возможно привлечение других инвесторов.

«Это предприятие открыто для привлечения в него профессиональных инвесторов, участников на обычной коммерческой основе», - заявил он. Михельсон уточнил, что в качестве потенциальных инвесторов рассматриваются «партнеры наших («НОВАТЭКа» - ИФ) проектов».

Газозовы в количестве 17 единиц будут строиться на судовой верфи «Звезда» со сроком сдачи в 2023-2026 годах, а финансирование планируется привлечь при поддержке ВЭБа.

СП будет зарегистрировано во Владивостоке, суда будут ходить под российским флагом.

Про участие ВЭБа в проекте рассказал на сессии ВЭФа первый зампред госкорпорации Николай Цехомский.

«Проект на заводе «Звезда». Мы финансируем 15 газозовов, объем сделки более 300 млрд рублей», - сказал он.

«Сегодня очень трудно финансировать (строительство на «Звезде» - ИФ) коммерческими ресурсами, ни один коммерческий банк не готов предоставить финансирование на 30 лет для нового строительства. ВЭБ здесь выступает как государственный институт развития,

на первом этапе берет весь риск. Мы верим, что когда первые суда будут спущены на воду, у нас появятся инвесторы, партнеры, которые заинтересуются», - заявил Цехомский. Он напомнил, что набсовет ВЭБа на прошлой неделе одобрил финансирование поставок 15 газозовов для «Арктик СПГ 2». «Набсовет одобрил 15. Если будет развитие дальнейшее, будем выносить. Если будет увеличение объёма, мы, возможно, рассмотрим - по аналогичной модели можем профинансировать и 17», - пояснил он журналистам.

По словам Михельсона, новые суда будут проектироваться так, чтобы максимально быстро проходить через льды.

«Танкеры для «Ямал СПГ» (первый, уже запущенный СПГ-проект «НОВАТЭЖа» - ИФ) были рассчитаны на хождение как во льдах, так и в открытой воде. Сейчас мы в связи с перевалками в Камчатке и Мурманске просим наших профессионалов сделать танкеры, которые будут рассчитаны ходить только во льдах, чтобы достичь максимальной коммерческой скорости именно во льдах», - сказал Михельсон.

«В целом «НОВАТЭК» ставит «боевую задачу», что восточное направление транспортировки СПГ (по Севморпути - ИФ) возрастает в своей востребованности, поскольку основные рынки находятся в Азии», - сказал Франк. По его словам, суда для «Арктик СПГ 2» должны иметь больше возможностей по ледопроеходимости по сравнению с судами «Ямал СПГ», что позволяет, в идеале, в перспективе круглогодично ходить по Севморпути по восточному направлению в работе с конвоем атомных ледоколов, которые создаются «Росатомом». «Это потребует изменения архитектуры судна, здесь больше будет элементов совместной работы (с ледоколами - ИФ), а это повлияет на все технические решения, над которыми мы сейчас интенсивно работаем», - добавил глава СКФ.

Как сообщалось, суда для «Ямал СПГ» были построены корейской DSME, стоимость каждого из 15 газозовов составила около \$330 млн. Правительство рассматривает возможность субсидирования разницы в стоимости новых газозовов по сравнению со стоимостью танкеров для «Ямал СПГ».

На ту же тему:

<https://futureussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/979585>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.09.04; ПРИВАТИЗАЦИЯ СОВКОМФЛОТА ПЛАНИРУЕТСЯ В 2019-2020ГГ - ЗАМГЛАВЫ МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ**

Сделка по приватизации доли в «Совкомфлоте» состоится в 2019 или 2020 году, заявила замглавы Минэкономразвития Оксана Тарасенко.

«Если не в этом году, то в следующем (планируется осуществить приватизационную сделку - ИФ)», - сообщила журналистам Тарасенко.

По ее словам, проект нового плана приватизации госимущества на 2020-2022 годы уже поступил в Минэкономразвития.

«Мы сейчас проводим ряд согласительных мероприятий с федеральными органами исполнительной власти. У нас есть свои предложения, у ФОИВов - свои. Мы сейчас вырабатываем эту позицию и уже с разногласиями будем вноситься в правительство РФ в сентябре», - сказала Тарасенко.

«Точно будет определенный перенос из предыдущего прогнозного плана», - сообщила она. При этом, по словам **замминистра**, будут изменены КРП Росимущества с тем, чтобы активы из плана приватизации в реальности выставлялись на продажу.

«Иногда не выставляются в продажу активы на протяжении нескольких лет, поэтому КРП для Росимущества будет в следующем алгоритме: в течение года должна быть либо одна, либо две публичные оферты», - сказала она. Еще один новый КРП для профильного ведомства - утверждение планов по оформлению объектов внутри ФГУПов, «чтобы выйти в срок на акционирование (этих предприятий - ИФ)».

По ее словам, в плане приватизации речь, в частности, идет об активах в сфере энергетики, сельского хозяйства.

«Глобальных новостей, скорее всего, не будет», - добавила она.

В плане приватизации на 2017-2019 годы зафиксирована возможность снижения доли государства в «Совкомфлоте» до 25% плюс одна акция. На первом этапе планировалось продать пакет в размере 25% минус одна акция. Китайский гигант Cosco Shipping интересовался покупкой доли в «Совкомфлоте» в рамках приватизации, однако российская сторона считает предпочтительным вариант не с профильным отраслевым игроком, а с финансовым инвестором из КНР, например, с Фондом Шелкового пути, говорили ранее «Интерфаксу» два источника, знакомые с ходом обсуждения возможных вариантов сделки.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.09.03; DELORPORTS ВВЕЛА НОВЫЙ ПРИЧАЛ НА ТЕРМИНАЛЕ НУТЭП, УДВОИВ ЕГО ПРОПУСКНУЮ СПОСОБНОСТЬ**

Группа «ДелоПортс» ввела эксплуатацию глубоководный причал на своем контейнерном терминале «НУТЭП» в Новороссийске, сообщает группа.

В результате его ввода в эксплуатацию, пропускная способность контейнерного терминала группы увеличилась вдвое - до 700 тыс. TEU.

Согласно сообщению, причал способен принимать океанские контейнеровозы до 10 тыс. TEU. Его длина составляет 390 метров, глубина - 15 метров, емкость склада - 3,08 тыс. TEU.

«Строительство и сдача в эксплуатацию нового глубоководного причала на контейнерном терминале «НУТЭП» - один из самых масштабных проектов группы за последние годы. Общая сумма инвестиций составила \$125 млн. Увеличение производственных мощностей и использование нового оборудования позволит нашим клиентам расширить свои возможности работы на ведущем активе группы», - сказал генеральный директор «ДелоПортс» Игорь Яковенко, слова которого приведены в сообщении.

Контейнерный терминал «НУТЭП» расположен в юго-восточном грузовом районе порта Новороссийск. Терминал в настоящее время осуществляет операции на 4 причалах: двух контейнерных и двух типа ро-ро. По итогам 2018 года терминал увеличил перевалку контейнеров на 9,6% по сравнению с предшествующим годом - до 333 тыс. TEU.

Как сообщалось, стивидорная группа «ДелоПортс» в 2019 году планирует увеличить контейнерооборот на 20% - до 400 тыс. TEU после ввода в эксплуатацию нового причала на контейнерном терминале «НУТЭП» в Новороссийске.

Как сообщал в мае текущего года журналистам Яковенко, запуск нового причала на контейнерном терминале позволит группе увеличить объемы перевозок под контейнеризацию зерна на действующих мощностях, а также активно работать с другими видами грузов. При этом «ДелоПортс» не намерена глобально менять номенклатуру грузов.

### **КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.09.04; АЭРОПОРТЫ ПОСАДИЛИ НА КРЕДИТЫ; ФРДВ ПОМОЖЕТ ИХ РЕКОНСТРУКЦИИ**

Фонд развития Дальнего Востока (ФРДВ, на 100% принадлежит ВЭБ.РФ) выдаст кредиты на расширение аэровокзальной инфраструктуры аэропортов Якутска и Благовещенска. Первый проект оценивается в 1,4 млрд руб., второй — в 3 млрд руб., кредиты ФРДВ могут покрыть до половины затрат. Эксперты считают проект в Якутске перспективным, а расширение терминала в Благовещенске рискует не состояться из-за небольшого пассажиропотока.

ФРДВ выдаст льготные кредиты на строительство новых международных терминалов аэропортов Якутска и Благовещенска, рассказали “Ъ” в фонде. Соглашения с правительствами регионов будут подписаны на Восточном экономическом форуме (ВЭФ).

ФРДВ может предоставить заем под 5% годовых, что снизит стоимость заемного финансирования. Терминал в Якутске оценивается в 1,4 млрд руб., в Благовещенске — в 3 млрд руб. В ФРДВ не раскрыли размер кредитов на аэропорты, отметив, что могут вкладывать в проекты до половины заемных средств, оставшуюся часть могут вложить ВЭБ.РФ или частные инвесторы.

Так, на строительство нового терминала для внутренних линий Хабаровского аэропорта (его введут 4 сентября) ФРДВ выделил около 2 млрд руб., еще 1,9 млрд руб. направил ВЭБ.РФ, оставшийся 1 млрд руб. вложил собственник аэропорта.

Аэропорт Якутска в 2018 году обслужил 908,4 тыс. пассажиров, превысив показатели 2017 года на 0,8%. Управляющая компания АО «Аэропорт Якутск» на 100% принадлежит министерству имущества республики. Пассажиропоток аэропорта Благовещенска за 2018 год составил 419 тыс. человек, превысив показатель 2017 года на 5,1%. Правительство Амурской области собирается отдать его в концессию, управляющая компания будет определена до конца 2019 года. Интерес к аэропорту проявлял «Новопорт» Романа Троценко.

По словам собеседников “Ъ” в отрасли, ФРДВ также примет участие в финансировании реконструкции аэропорта Нового Уренгоя.

Информацию подтвердили в ВЭБ.РФ, в концессионере аэропорта — «Аэропортах регионов» (входят в «Ренову» Виктора Вексельберга) — не стали это комментировать. Первый зампред ВЭБ.РФ Николай Цехомский рассказал, что соглашение с подрядчиком строительства «Уренгойаэроинвестом» и Газпромбанком, осуществляющим финансирование проекта с 2018 года, также будет подписано на ВЭФ. Реконструкция аэропорта, по его словам, обойдется в 10 млрд руб. Заемные средства будут предоставлены на строительство пассажирского терминала внутренних линий площадью 18 тыс. кв. м, работы завершатся к концу 2021 года. Реконструкция аэродромной инфраструктуры уже идет, строительство терминала еще не началось.

Старший научный сотрудник Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Андрей Крамаренко считает проект строительства терминала в аэропорту Якутска более перспективным, чем аналогичный проект в аэропорту Благовещенска. «В Благовещенске есть очевидная потребность в новой инфраструктуре, особенно на международных рейсах, но сдать его в концессию будет непросто из-за небольшого пассажиропотока», — говорит он. Эксперт обращает внимание, что инвесторы также должны учитывать риски срыва сроков строительства новой ВПП, «она позволит принимать более крупные широкофюзеляжные самолеты, но даже конкурс по ее реконструкции Росавиации удалось провести с лишь шестого раза».

<https://www.kommersant.ru/doc/4081055>

### **КОММЕРСАНТЪ ПРИЛОЖЕНИЯ; АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ; 2019.09.04; ««СУПЕРДЖЕТ» ОН И В АРКТИКЕ «СУПЕРДЖЕТ»»; АВИАКОМПАНИЯ «ЯКУТИЯ» ДЕЛАЕТ СТАВКУ НА РАЗВИТИЕ ПОЛЕТОВ В АЗИИ**

Новая стратегия авиакомпания «Якутия» предполагает активное развитие международных перелетов в Китай, Южную Корею, Японию и даже США. За счет доходов от этих перевозок будет поддерживаться мощная внутрирегиональная и межрегиональная сеть маршрутов по территории Дальнего Востока, Урала и в европейской части России, рассказал “Ъ” генеральный директор авиакомпании «Якутия» Владимир Горбунов.

— Для Республики Саха (Якутия) авиаперевозки являются критическим видом транспорта. Насколько удастся обеспечивать спрос на авиасообщение в домашнем регионе вашей авиакомпании?

— Авиакомпания «Якутия» своим географическим положением просто обязана развивать сеть полетов в регионе, концентрируясь на обеспечении потребности в авиаперевозках во всей восточной части нашей Родины. Маршрутная сеть авиакомпании внутри Республики

Саха включает 28 направлений и более 20 направлений по Российской Федерации, включая межрегиональные направления в Дальневосточном округе между городами Якутии и Хабаровском, Владивостоком, Южно-Сахалинском, Магаданом, Петропавловске-Камчатским, Улан-Удэ, Благовещенском, Иркутском, Красноярском и другими городами Дальнего Востока, Урала и европейской части России.

По республике мы летаем на самолетах Ан-24 и канадских Bombardier Dash8 Q-300, благодаря которым развиваем весьма значительную маршрутную сеть по всей Якутии. На самолетах SSJ 100 мы обеспечиваем второй контур полетов из Якутска — северные города Тикси, Певек, Анадырь, летаем в Магадан, на Чукотку. Хочу отметить, что «Суперджет» очень хорошо себя показывает в наших суровых арктических условиях, как говорится, «Суперджет» — он и в Арктике «Суперджет». На этих же самолетах мы летаем на Сахалин, во Владивосток, в Хабаровск, Благовещенск. С приходом новых самолетов этого типа мы планируем расширить нашу программу межрегиональных полетов из Читы, Улан-Удэ, Иркутска.

— Говорят, что у «Суперджета» низкий налет. Можете подтвердить?

— Самолет держит тот налет, на который мы рассчитываем. Больше скажу, мы используем «Суперджеты» на одних и тех же маршрутах с Boeing 737–700, которые считаются очень «летучими». В зависимости от загрузки конкретного направления мы выбираем вместимость 148 или 103 кресла и ставим их в рейсы между Новосибирском, Красноярском, Иркутском, Нерюнгри, в Магадан, Анадырь или Сеул. И они наравне держат расписание и маршрутную сеть, и мы не имеем никаких претензий к «Суперджету» по этим показателям.

В августе мы облетали еще один самолет 2016 года выпуска с увеличенной дальностью (LR). Это будет третий SSJ 100LR в нашем парке из пяти «Суперджетов», он нам очень нужен. Мы его даже представляли на МАКС в Жуковском, покрасили его в зеркальную ливрею и дали имя собственное — Василий Манчаары. Это такой народный герой в Якутии, национальный якутский Робин Гуд, неординарная личность. К нам с таким предложением обратился глава Мегино-Кангаласского района Якутии, и мы не смогли его не принять.

— Региональные и межрегиональные перелеты в России традиционно считаются низкорентабельными. За счет чего авиакомпания удается поддерживать региональную маршрутную сеть?

— Разумеется, эта, как мы говорим, социально значимая сеть, поддерживается за счет высокомаржинальных полетов, прежде всего международных. Наша новая стратегия предполагает концентрацию нашей зарубежной сети в регионе Дальнего Востока и стран АТР. Это очень большой и бурно развивающийся рынок, мы провели серию очень успешных переговоров с китайскими, корейскими и японскими партнерами и теперь будем активно развивать полеты в эти страны, прежде всего развивая въездной туризм в Республику Саха, а также удобно подстраивая их под наши внутрирегиональные и московские рейсы.

В этом году мы возобновили полеты из Якутска в Китай: в Харбин, Байдайхэ и другие города КНР, сохранили и наращиваем полеты на нашем историческом направлении на южнокорейский Сеул, появились и активно развиваются чартерные программы в направлении городов Китая и Южной Кореи из Якутска, Хабаровска, Владивостока, Иркутска, Улан-Удэ и Благовещенска.

— А в Японию куда летаете?

— Авиакомпания «Якутия» является третьим назначенным перевозчиком РФ на Японию после «Аэрофлота» и S7, имеет в настоящее время допуски по маршрутам Якутск—Токио, Хабаровск—Ниигата, Владивосток—Ниигата, с зимнего расписания возобновляем рейс Южно-Сахалинск—Токио. Кроме того, мы организовали масштабную программу

чартерных полетов из Хабаровска, Владивостока и Южно-Сахалинска в десять крупнейших городов Японии. При этом договоренности с японской стороной предусматривают перелеты наших самолетов на внутренних рейсах между городами Японии. Например, самолет из Владивостока совершает перелет в Нагою, из Нагои в Мацуяму, из Мацуямы обратно во Владивосток. Таких кольцевых маршрутов у нас по пять-шесть из каждого из этих трех дальневосточных городов.

Наверняка будет интересно, что мы осуществляем эти полеты на «Суперджетах». Это говорит о том, что авиационные власти Японии, разрешая полеты внутри своей страны, весьма позитивно смотрят на этот отечественный самолет. Ровно такое же отношение к «Суперджету» мы наблюдаем и в Китае, и в Южной Корее — все очень рады видеть нашу технику, которая ни в чем не уступает западным аналогам. А что касается комфорта для пассажира, то азиатские туристы очень ценят просторный салон «Суперджета».

А 17 августа мы возобновили рейсы в Америку на Boeing 737–700

— Неужели?

— Да, авиакомпания «Якутия» является одним из двух российских перевозчиков после «Аэрофлота», допущенных к перелетам в США. Мы летаем из Петропавловска-Камчатского на Аляску в Анкоридж.

— Это будет регулярный рейс?

— Мы восстановили нашу международную лицензию только в апреле этого года, поэтому немного запоздали к сезону. Эти рейсы очень специфичны: основу пассажиропотока на них составляют американские туристы, которые едут на Камчатку на рыбалку. Такие билеты, как правило, продаются примерно за год до полета. Поэтому до конца года мы должны сделать несколько разовых рейсов, чтобы подтвердить американцам наши права полетов, а начиная со следующего года наш партнер японская туристическая компания будет заблаговременно открывать продажу туров на Камчатку и заполнять наши рейсы пассажирами.

— У авиакомпании «Якутия» была очень мощная европейская сеть полетов. Что с ней будет?

— Мы решили, что в Европе нам толком делать нечего. В этом году мы закрыли нашу краснодарскую базу, потому что она практически не приносила нам прибыли. Она давала нам большой налет, но налет, как говорится, на хлеб не намажешь.

Но, разумеется, мы сохранили нашу московскую базу в аэропорту Внуково, который выполняет роль узлового аэропорта для наших оставшихся рейсов в европейской части и направлений в Сибирь и на Дальний Восток. Одними из самых загруженных наших направлений остаются маршруты из Москвы в Якутск и Нерюнгри, где традиционно пассажиропоток очень высокий. Очень важно то, что в Москве мы имеем возможность эффективно ротировать экипажи между рейсами в Крым, Европу, Сибирь и на Дальний Восток, поэтому наличие такой базы позволяет нам сохранить особо квалифицированный персонал, который вносит огромный вклад в успех нашего бизнеса.

Есть еще несколько нишевых рейсов из Москвы, которые приносят нам доход. Например, из аэропорта Внуково на Симферополь мы остаемся единственным перевозчиком, и мы пока не собираемся от него отказываться. Мы также сохранили наши исторические чартерные назначения в страны Западной Европы: Италию, Грецию, Турцию, которые тоже приносят нам неплохую прибыль. Но все эти рейсы, что называется, для поддержки штанов.

— Авиакомпания «Якутия» обладает мощной базой по техническому обслуживанию авиатехники. Способно ли это имущество приносить доход, допустим, от оказания услуг другим перевозчикам?

— Действительно, у нашей авиакомпании очень крупный авиационно-технический центр в Якутске, где мы проводим весь необходимый объем сервисных работ на нашей авиатехнике самостоятельно, за исключением самолетов Boeing 737, которые мы

обслуживаем в Москве. А на «Суперджетах» мы сами проводим весь комплекс технического обслуживания, включая тяжелые формы.

Так случилось, что в течение двух лет в нашем аэропорту будет проводиться ремонт взлетно-посадочной полосы и наши полеты из Якутска на «Суперджетах» будут невозможны. На это время мы решили перебазировать их в Хабаровск, где будем строить собственную линейную станцию. Так вот сейчас мы ведем переговоры с «Гражданскими самолетами Сухого» (ГСС) о том, чтобы в перспективе организовать там полноценную базу послепродажного обслуживания «Суперджетов» для всех заказчиков. У них даже есть там неиспользуемый ангар, который находится в весьма приличном состоянии, где можно было бы проводить все технические работы с самолетами.

— На какой срок будут ограничены полеты из-за ремонта полосы в Якутске?

— По плану ремонт должен был начаться в мае следующего года и продлиться около двух лет. За этот период будет понятно, как будет развиваться проект в Хабаровске, нужно ли там создавать крупную базу. В противном случае мы просто вернемся с нашими самолетами в Якутск, оставив в Хабаровске собственную линейную станцию для текущего обслуживания техники.

Тем не менее у хабаровского проекта огромный потенциал. С выходом на рынок нового среднемагистрального МС-21, который мы тоже очень ждем, в Хабаровске можно будет создать мощный центр компетенций по ТОиР современной отечественной авиатехники, включая организацию обучения авиационного персонала. Наличие такой базы вблизи рынков стран АТР может существенно повысить шансы на продажи наших самолетов азиатским авиакомпаниям: командировки персонала на обучение в Москву или Америку — это весьма серьезные расходы для перевозчиков, которые вне всяких сомнений учитываются при покупке авиатехники.

<https://www.kommersant.ru/doc/4073474>

### **ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.09.04; РОССИЯ НЕ БУДЕТ СОЗДАВАТЬ СВЕРХЗВУКОВОЙ БИЗНЕС-ДЖЕТ НА БАЗЕ БОМБАРДИРОВЩИКА ТУ-160; ОАК СПРОЕКТИРУЕТ САМОЛЕТ С НУЛЯ**

О работе над созданием сверхзвукового самолета в интервью «Ведомостям» рассказал министр промышленности и торговли Денис Мантуров. С 2017 г. Центральный аэрогидродинамический институт (ЦАГИ) как головной исполнитель ведет исследовательские работы в области аэродинамических, летно-технических и экологических характеристик сверхзвукового самолета. Учитываются топливная эффективность и требование к низкому уровню шума, добавил Мантуров.

В 2017–2019 гг. на эти исследования Минпромторг направил 1,4 млрд руб. В 2020–2022 гг. должны быть разработаны техническое задание на демонстратор сверхзвукового пассажирского самолета, сам демонстратор и проведены его натурные исследования. В 2022–2026 гг. может начаться эскизно-техническое, а затем и рабочее проектирование самолета. Этим будет заниматься Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК), рассказал Мантуров.

Предполагается создание компактного сверхзвукового джета, скорее всего, на 16–19 мест, его скорость должна быть примерно 2000–3000 км/ч, рассказал Мантуров. При этом создание гражданского джета на платформе сверхзвукового стратегического бомбардировщика-ракетоносца Ту-160 невозможно, продолжает он: самолет слишком велик для такого проекта. Если переделать Ту-160 в гражданский самолет, то получится — условно — советский Ту-144, резюмирует Мантуров. Этот советский сверхзвуковой пассажирский лайнер вмещал 150 кресел, но в итоге возил пассажиров лишь с ноября 1977 г. до мая 1978 г. и был быстро снят с полетов и производства из-за крайней неэффективности (в 2003 г. был выведен из эксплуатации и европейский сверхзвуковой Concorde).

Между тем о создании бизнес-джета на базе Ту-160 не раз говорил президент России **Владимир Путин**. В январе 2018 г. он посетил казанский авиазавод холдинга «Туполев» (входит в ОАК), полюбовался полетом этого бомбардировщика и сказал, что хорошо бы сделать такой пассажирский. Президент ОАК Юрий Слюсарь тут же ответил, что такие наработки уже есть. В Казани можно выпускать как бомбардировщики, так и бизнес-джеты, сообщил тогдашний вице-премьер по ОПК Дмитрий Rogozin. В феврале этого года **Путин** снова вспомнил эту свою идею во время посещения в Казани музея Ту-144.

Ту-160 не подходит для гражданского лайнера в принципе, говорит близкий к ОАК человек. Он рассчитан на непродолжительный полет в сверхзвуковом режиме, для входа в зону поражения и покидания ее, и не рассчитан на длительный полет быстрее скорости звука.

«Инженерными центрами и предприятиями ОАК совместно с ЦАГИ и другими отраслевыми институтами создается концепция гражданского сверхзвукового лайнера нового поколения – в частности, для деловой авиации», – говорит представитель ОАК. Возможность использования платформы Ту-160 он не комментирует.

Сверхзвуковой пассажирский лайнер может появиться в будущем – прежде всего как небольшой бизнес-джет, говорил в интервью «Ведомостям» президент Boeing в России и СНГ Сергей Кравченко. За счет небольших размеров будет допустимый уровень шума, к тому же сверхзвуковые полеты смогут позволить себе лишь люди, не считающиеся с расходами.

У Boeing есть собственная НИОКР по сверхзвуковой тематике, говорит представитель компании. Она также сотрудничает с американской Aegion, которая в феврале 2019 г. приступила к разработке сверхзвукового летательного аппарата AS2. Первый полет AS2, предназначенного для полетов на скоростях до 1850 км/ч, запланирован в следующем десятилетии, сказал представитель Boeing.

Airbus не ведет разработок в сверхзвуковой сфере, говорит его представитель: «В обозримом будущем мы не видим рынка для таких самолетов – не только из-за высокой стоимости подобных систем, сложности их разработки, но и из-за существующих экологических ограничений и международных авиационных норм и стандартов».

Разработка российского регионального самолета SSJ100 обошлась минимум в \$3 млрд, напоминает гендиректор консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак. Стоимость сверхзвукового джета с учетом создания нового двигателя и использования сверхсовременных материалов может достичь \$10–12 млрд, считает он. Цена такого самолета будет примерно \$250 млн, представить мировой спрос на такой лайнер свыше нескольких десятков штук сложно. «Понятно, что в ходе разработки будет создан некий научно-технический задел, но сложно оценить, будет ли его ценность соответствовать затратам», – говорит Рыбак.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/09/03/810394-rossiya-ne-budet>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.09.04; СТОИМОСТЬ АВИАБИЛЕТОВ В РФ В I ПОЛУГОДИИ ВЫРОСЛА НА 7%, В ОСНОВНОМ ИЗ-ЗА УДОРОЖАНИЯ КЕРОСИНА - МИНТРАНС**

Стоимость авиабилетов в РФ в I полугодии выросла на 7%, итоговое подорожание в 2019 году будет зависеть от цен на авиакеросин, сообщила журналистам **начальник департамента госполитики в области гражданской авиации Минтранса РФ Светлана Петрова**.

«За полгода на 7% (выросла стоимость авиабилетов - ИФ)», - сказала она журналистам в кулуарах ВЭФ-2019.

Она уточнила, что итоговое подорожание билетов по 2019г. будет в первую очередь зависеть от стоимости авиакеросина.

«Я думаю, что керосин - всё-таки основное», - сказала она, отвечая на вопрос о факторах роста цен.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.09.04; ОГРАНИЧЕНИЯ СРОКА ЭКСПЛУАТАЦИИ ВЕРТОЛЕТОВ 25 ГОДАМИ, ВЕРОЯТНО, НЕ БУДЕТ - ГЛАВА МИНПРОМТОРГА**

Ограничения 25-ю годами срока эксплуатации вертолетов, скорее всего, не будет.

«Такая инициатива, действительно, была. Мы исходили из того, что более 70% парка имеет возраст свыше 25 лет. Это уже запредельные сроки, и парк требует обновления. Это большая проблема, которую надо решать, иначе она будет только расти как снежный ком: ресурс старых машин небесноконечен, мы не можем постоянно его продлевать», - заявил министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров в интервью «Ведомостям», опубликованном в среду, добавив, что «с учетом ограниченного модельного ряда предыдущего времени» основной парк составляют модификации Ми-8.

В то же время, отметил чиновник, на рынке уже есть «Ансат» (в эксплуатации только гражданских машин более 25-ти, еще 50 закупило Минобороны, военные используют вертолет как учебный), появляются Ми-38 и Ка-62. «Как видите, сейчас у авиакомпаний уже есть маневр в выборе моделей. Есть и меры поддержки, которые стимулируют к принятию решений об обновлении парка», - подчеркнул Мантуров.

«Ограничивать, думаю, в итоге не будем. С учетом мнения широкого круга эксплуатантов мы признали это нецелесообразным. Будем делать ставку именно на механизмы стимулирования. Мы отчетливо понимаем, что надо учесть и потребности населения, и возможности эксплуатантов, для которых такое обновление, конечно, влечет определенную финансовую нагрузку», - заявил он.

«Кроме того, мы занимаемся формированием рынка вертолетных перевозок, в первую очередь пассажирских. Стимулом к его развитию станет обновление парка, в том числе за счет Ми-38 и Ка-62. Минпромторг сделает этот процесс максимально выгодным и комфортным для участников рынка. У нас есть для этого соответствующие инструменты», - также отметил глава министерства.

В частности, по его словам, в проект бюджета на 2020-2021 гг. внесена программа трейд-ин, которая позволит эксплуатантам снизить затраты на приобретение новой вертолетной техники. «Кроме того, рассматриваем возможность распространить субсидии из федерального бюджета на лизинг вертолетов Ми-38 и Ка-62 - схема доказала свою эффективность, сегодня по ней ведутся поставки Ми-8 и «Ансата», - сказал чиновник.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.09.04; «ИРАЭРО» В ОКТЯБРЕ НАЧНЕТ ЛЕТАТЬ ИЗ ПЕТЕРБУРГА В КАРШИ В УЗБЕКИСТАНЕ**

Авиакомпания «ИрАэро» (базируется в Иркутске) с 3 октября начнет летать из Санкт-Петербурга в Карши (Узбекистан), сообщает пресс-служба перевозчика.

Полеты будут выполняться на самолетах Sukhoi Superjet 100 по понедельникам и четвергам, время в пути - 2 часа 20 минут.

«Мы продолжаем расширять нашу маршрутную сеть, в том числе на Узбекистан. Уже действует рейс Иркутск - Фергана, буквально через неделю начнем полеты в Фергану еще из Красноярска. Рейс из Санкт-Петербурга станет первым по данному направлению из европейской части России», - цитирует пресс-служба начальника службы организации перевозок «ИрАэро» Александра Макина.

В парке «ИрАэро», кроме SSJ-100, находятся три широкофюзеляжных самолета Boeing-777-200, которые ранее эксплуатировала ушедшая с рынка «ВИМ-Авиа», а также канадские CRJ-200, российские Ан-24 и Ан-26.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.09.04; СБЕРБАНК РАССЧИТЫВАЕТ НА ДОГОВОРЁННОСТИ ПО РЕСТРУКТУРИЗАЦИИ ДОЛГА ЮТЭЙРА ДО КОНЦА ГОДА**

Договоренности по реструктуризации задолженности авиакомпании «ЮТэйр» (МОЕХ: UTAR) будут достигнуты до конца года, рассчитывает Сбербанк (МОЕХ: SBER).

«Пока мы еще ведем переговоры. Для себя ставим срок, что до конца года договоренности по урегулированию будут достигнуты», - заявил на Восточном экономическом форуме зампред правления Сбербанка Анатолий Попов.

Общий долг ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» перед кредиторами составляет 75,8 млрд рублей. В частности, по двум синдицированным кредитам 11 банков (крупнейшие - «Траст», «Россия», Сбербанк), выданным в 2015 году, перевозчик должен 39,1 млрд руб. По одному из синдкредитов - семилетнему на 15,4 млрд рублей - в декабре 2018 года, а затем в июне 2019-го компания допустила дефолт. Также дефолт был допущен по отдельному кредиту Сбербанка - на 17,4 млрд рублей. Все это время «ЮТэйр» пытается договориться о реструктуризации долгов.

В середине июля компания сообщила, что сумела договориться о реструктуризации двух облигационных займов на 13,3 млрд рублей, которые также были предоставлены ей в 2015 году на рефинансирование долгов. Владельцы облигаций на общем собрании договорились о реструктуризации выпусков серий 01 и 02 номинальной стоимостью 4,1 млрд руб. и 9,2 млрд руб. соответственно. Это позволило отсрочить часть выплат на 35 лет. Изначально погашаться облигации должны были в 2022 и 2027 годах соответственно. По новым условиям основные выплаты перенесены на 31 июля 2054 года.

В июле Попов из Сбербанка назвал «достаточно оптимистичными» перспективы реструктуризации долга авиаперевозчика, столкнувшегося с финансовыми проблемами. «Я считаю, что решение можно найти. Мы находимся в постоянном процессе переговоров и стараемся учесть интересы всех участников», - говорил он.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.09.04; ВЭБ ПРОФИНАНСИРУЕТ РЕКОНСТРУКЦИЮ МЕЖДУНАРОДНОГО ТЕРМИНАЛА АЭРОПОРТА «ЯКУТСК»**

ВЭБ профинансирует реконструкцию международного терминала аэропорта «Якутск», сообщила пресс-служба госкорпорации. Соглашение в рамках Восточного экономического форума-2019 (ВЭФ) подписали ВЭБ, правительство Якутии, Фонд развития Дальнего Востока (ФРДВ) и АО «Аэропорт Якутск».

Инвестиции в строительство составят 1,4 млрд руб., доля финансирования ВЭБа не раскрывается.

«Финансирование инфраструктуры, в том числе строительство и реконструкция терминалов крупных аэропортов, - одна из ключевых задач ВЭБ.РФ. После завершения проекта аэропорт выйдет на новый уровень развития: будет расширена география международных полетов и привлечены новые авиакомпании», - отметил первый заместитель председателя правления ВЭБа Николай Цехомский, слова которого приведены в сообщении.

Ожидается, что после обновления международного терминала пассажиропоток возрастет с 30 тыс. до 100 тыс. человек в год. Завершающий этап реконструкции запланирован на 2021 год.

«Действующий терминал был построен почти четверть века назад и перестал отвечать современным требованиям. Между тем, аэропорт имеет стратегическое значение с точки зрения авиасообщения с регионами Дальнего Востока, Сибири, странами АТР. Не случайно интерес к проекту уже проявляют азиатские инвесторы», - сообщил генеральный директор ФРДВ Алексей Чекунков.

Ранее сообщалось, что реконструкцию международного терминала аэропорта «Якутск» планируется осуществить в три этапа: в 2019 году будет разработана проектно-сметная

документация, в 2020 году начнутся строительные-монтажные работы. Завершающий этап планируется в 2021 году.

В марте 2019 года о своем интересе к реконструкции заявляли представители Японского банка для международного сотрудничества (Japan Bank for International Cooperation, JBIC) и компании Hokkaido Corporation. Японская сторона отмечала, что благодаря своему местоположению аэропорт в перспективе может стать крупным транспортным узлом для регионов Дальнего Востока и Сибири и стран Юго-Восточной Азии, что повышает привлекательность проекта для инвестирования.

Международный аэропорт «Якутск» является крупнейшим аэропортом республики, здесь базируются авиакомпании «Якутия» и «Полярные авиалинии». Из аэропорта выполняются регулярные прямые рейсы в Москву, Санкт-Петербург, Владивосток, Благовещенск, Красноярск, Иркутск, Новосибирск, Екатеринбург, Хабаровск, Улан-Удэ. Осуществляются полеты в Пекин, Харбин, Сеул, Токио, на Пхукет.

Единственным акционером АО «Аэропорт «Якутск» является Якутия в лице министерства имущественных и земельных отношений.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.09.04; ВЭБ И ФРДВ ПРОФИНАНСИРУЮТ РЕКОНСТРУКЦИЮ МЕЖДУНАРОДНОГО ТЕРМИНАЛА АЭРОПОРТА БЛАГОВЕЩЕНСК**

ВЭБ и Фонд развития Дальнего Востока (ФРДВ) вложат 3 млрд рублей в реконструкцию международного аэропорта Благовещенска («Игнатьево»), передал корреспондент «Интерфакса» с церемонии подписания меморандума о сотрудничестве в рамках Восточного экономического форума (ВЭФ-2019) в среду.

Меморандум подписали представители ВЭБ, правительства Амурской области и Фонда развития Дальнего Востока (ФРДВ). «Проблема реконструкции остро стояла на протяжении последних лет. За последние годы объемы авиаперевозок через Благовещенск значительно выросли, а пассажиропоток увеличился в 10 раз. При этом международный терминал может принимать не более 80 пассажиров в час. Это сдерживает развитие международных перевозок в регионе. Реконструкция аэропорта позволит повысить качество обслуживания пассажиров и нарастить пропускную способность», - отметил первый заместитель председателя правления ВЭБ Николай Цехомский после подписания документа.

Как сообщалось, власти Приамурья рассчитывают за счет концессионного соглашения повысить пропускную способность аэропорта на международных авиалиниях в 2,5 раза, увеличить к 2025 году объем международных авиаперевозок до 250 тыс. пассажиров в год. Концессионер должен вложить не менее 3 млрд рублей в проект. Предполагалось, что до конца года власти Амурской области объявят конкурс на определение инвестора реконструкции терминала.

Существующий международный терминал может принимать не более 80 пассажиров в час, что сдерживает развитие международных перевозок в регионе. Контроль над инфраструктурой власти намерены оставить за регионом.

В мае губернатор Амурской области Василий Орлов назвал потенциальными концессионерами международного терминала аэропорта Благовещенск холдинги «Аэропорты регионов» группы «Ренова» и «Новпорт».

Аэропорт Благовещенск («Игнатьево») - международный аэропорт федерального значения, который расположен в 3,5 км от государственной границы между РФ и КНР. В августе текущего года ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» (АГА, подконтрольно Росавиации) заключило контракт с АО «Гидроэлектромонтаж» (Благовещенск) на строительство второй взлетно-посадочной полосы (ВПП).

Новая ВПП позволит аэропорту принимать воздушные суда всех типов. Также запланировано строительство нового пассажирского терминала международных

авиалиний, рассчитанного на 200 пассажиров в час.

Действующие ВПП и перрон аэропорта Благовещенска имеют высокую степень дефектности, система светосигнального оборудования аэродрома физически и морально устарела. ВПП аэропорта Благовещенска была построена в 1962 году для нужд Минобороны, ее длина составляет 2,8 км, что создает ограничения для посадки некоторых типов воздушных судов. После строительства новой ВПП в аэропорту старую полосу планируется сохранить.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.09.04; ГСС СОСРЕДОТОЧЕНЫ НА ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИИ SSJ-100, РЕШЕНИЕ ПО УКОРОЧЕННОЙ ВЕРСИИ БУДЕТ ПРИНИМАТЬСЯ ПОЗДНЕЕ**

АО «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС, входит в ПАО «ОАК» (МОЕХ: UNAC)) на данном этапе сосредоточено на импортозамещении Sukhoi Superjet 100, решение по укороченной версии будет приниматься позднее, сообщил «Интерфаксу» представитель компании.

«Работы по созданию модернизированной машины, более надежной, более дешевой и импортозамещенной по ключевым агрегатам, продолжаются. При этом системное и ускоренное импортозамещение признано более приоритетной задачей на текущем этапе по сравнению с укорачиванием фюзеляжа. Тематика укороченной версии обновленного «суперджета» остается в пуле проводимых работ по программе в целом, но не на первом месте», - сказал собеседник агентства.

Решение по 75-местному самолету, по его словам, будет приниматься с учетом дополнительных маркетинговых исследований.

«Это работы второго этапа модернизации, включающие в том числе обновление БРЭО, новый двигатель ПД-8 и т.д. Определяющим фактором будет наличие твердых контрактов на укороченную версию модернизированного самолета», - заключил представитель ГСС.

Существующая базовая версия SSJ-100 вмещает от 98 до 105 кресел, самолет способен преодолевать расстояние от 3 до 4,5 тыс. км. В начале прошлого года ГСС сообщили о намерении производить и 75-местную машину с дальностью полетов 1,5-2 тыс. км, ее интересантом выступила авиагруппа S7, с которой было подписано предварительное соглашение на поставку с 2022 года 50 «суперджетов» с опционом еще на 25.

Однако в апреле газета «Коммерсантъ» со ссылкой на источники сообщила, что ГСС «в условиях дефицита ресурсов» переносит создание 75-местной версии на неопределенный срок. Впрочем, замглавы Минпромторга РФ Олег Бочаров опровергал эту информацию. Под SSJ-75 никогда не подразумевался 75-местный лайнер - речь всегда шла об импортозамещенном самолете, утверждал он. «SSJ-75 и не строился под 75 кресел. Это условное название. И он изначально был импортозамещенным», - говорил **замминистра**.

Глава совета директоров и совладелец S7 Владислав Филев в интервью «Ведомостям» во вторник заявил, что компания интересовалась именно 75-местным «суперджетом», однако Минпромторг отказался от его разработки. Филев предположил, что причиной отказа от разработки было условие S7, что ее специалисты должны участвовать в испытаниях SSJ-75 и контролировать его соответствие нормам летной годности. Техническими требованиями S7 было перепроектировать ниши шасси и заменить композитный участок пола пассажирской кабины: катастрофа SSJ-100 «Аэрофлота» (МОЕХ: AFLT) 5 мая показала, что этот композит не выдерживает пламя 240 градусов по Цельсию, как должен по международным требованиям, заявил Филев.

### **РИА НОВОСТИ; 2019.09.03; ЛЕОНИД БЕЛЫХ: ВЫПУСТИМ СТОЛЬКО «НАСЛЕДНИКОВ» АН-2, СКОЛЬКО ПОТРЕБУЕТСЯ**

«Улан-Удэнский авиационный завод» (У-УАЗ, входит в «Вертолеты России»), являющийся единственным в России предприятием, выпускавшим как самолеты, так и

вертолеты, отмечает в этом году 80-летие. Завод ни разу за свою историю не сорвал ни один госконтракт и сейчас продолжает наращивать номенклатуру производимой авиатехники. В скором времени на мощностях «У-УАЗ» будет выпускаться перспективный вертолет VRT500, региональный самолет, который сменит Ан-2, а также новейшая винтокрылая машина Ка-226Т и другие летательные аппараты. В рамках завершившегося в прошлые выходные аэрокосмического салона МАКС-2019 управляющий директор предприятия Леонид Белых рассказал в интервью обозревателю РИА Новости Алексею Паньшину о продуктовой линейке завода, о сроках создания новейших и модернизированных вертолетов, а также сообщил, когда будет принято решение по концепции самолета, который придет на смену знаменитому кукурузнику.

— Леонид Яковлевич, поздравляю вас с 80-летием завода, с какими показателями предприятие подходит к своему юбилею?

— Спасибо большое! Думаю, что 80-летие — дата весьма знаменательная. Что касается наших достижений, то к юбилею мы подходим с очень амбициозными проектами. В первую очередь, это передача в эксплуатацию нового серийного вертолета Ми-171А2, запуск в производство легкого вертолета Ка-226.54, проработка новых проектов, таких как офшорная версия вертолета Ми-171А2, вертолета VRT500, а также продолжается тема по региональному самолету, который планируется выпускать на нашем заводе.

Многозадачность нашему предприятию не в новинку. Как вы знаете, за годы истории завод сотрудничал практически со всеми отечественными авиационными конструкторскими бюро — Петлякова, Лавочкина, Микояна и Гуревича, Антонова, Яковлева, Бериева, Сухого, Миля, Камова — и умел выпускать одновременно по 4 или 5 типов летательных аппаратов. Можно перечислять очень долго: Ла-7, МиГ-15, МиГ-27, Як-25, Ан-24, Су-25, Ми-8 и другие. Это единственный завод в России, который обладает компетенциями в области производства как самолетной, так и вертолетной техники. Всего за свою историю мы произвели порядка 8,5 тысяч летательных аппаратов, которые эксплуатируются как военными, так и гражданскими потребителями. Географию поставок нашей техники можно сравнить с географией поставок автомата Калашникова. Я на заводе создавал коммерческую службу, очень много летал по всем странам и континентам и практически в каждой стране встречал вертолеты Ми-8/17!

— Темпы не снижаете?

— Сегодня президентом страны перед промышленностью поставлена задача перехода на гражданские рельсы. Мы идем по этому пути, и к 2021 году линейка производимых нами воздушных судов увеличится на три новых машины. Работа предстоит большая, особенно с поставщиками, так как на каждом новом продукте запланированы новые комплектующие, за этим следует отладка производства, проведение испытаний и так далее. Вы знаете, что планируется подписание контракта с Индией на поставку Ка-226, сегодня уже изготовлен ряд агрегатов, мы движемся согласно графику, продолжается выгрузка конструкторской документации на основные агрегаты и системы вертолета. По полученной КД от АО «Камов» уже изготовлено более четырех тысяч наименований оснастки, в том числе и крупногабаритная сборочная оснастка, ощутимо проявляется облик нового вертолета.

На сегодня собрано три комплекта хвостовых балок, по два комплекта днища кабины экипажа и среднего отсека фюзеляжа, приближается к сборке первый центроплан. Помимо индийского контракта, уже сейчас службы АО «У-УАЗ» прорабатывают возможность заключения контрактов и с иными потенциальными заказчиками нового вертолета Ка-226Т.

— Как идет подготовка к серийному производству самолетов ТВС-2ДТС? Будет ли это «Байкал» или уже новый самолет, который Минпромторг заказал буквально на днях?

— Необходимость легкого регионального самолета давно подтверждена маркетинговыми исследованиями. Он остро нужен для решения вопроса транспортной доступности

регионов страны. 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.

— Есть ли на этот самолет заказы? Кто заказчик?

— Когда проводили исследования, проехали по авиакомпаниям в Якутске, в Чите, провели опросы. Согласно результатам, такой самолет нужен, но требования у всех разные.

В целом нужен неприхотливый, дешевый самолет, который мог бы летать на расстояния не менее четырех тысяч километров без заправки, садиться там, где нет обустроенных взлетно-посадочных полос. Технические характеристики самолета позволят решать проблему низкой транспортной доступности отдаленных районов не только у себя в регионе, но и в других регионах Сибири и Дальнего Востока, а в перспективе – и Западной части России. Сегодня подписан контракт с авиакомпанией «Полярные авиалинии» на поставку 200 легких самолетов.

— Сколько самолетов готовы производить ежегодно?

— Сколько потребуется, столько и будет производить. Мощности на базе нашего технопарка позволят выполнить любой заказ. Ограничений в этой программе нет.

— Что с поставками вертолетов типа Ми-8 государственным заказчиком? Укладываетесь ли в сроки?

— Гордимся тем, что наш завод ни разу не сорвал гособоронзаказ. Как вы знаете, сейчас идет выполнение длительного заказа на поставку Минобороны вертолетов типа Ми-8/17. По контракту он должен быть выполнен в следующем году. Мы выполнили его досрочно. Сегодня выполняем госзаказ для других силовых ведомств. Работа не прекращается, мощности загружены. Плюс ко всему, мы постоянно занимаемся модернизацией вертолетов, их совершенствованием. Например, Ми-8АМТШ мы совместно с МВЗ им. Миля доработали до версии Ми-8АМТШ-ВН, сейчас он готовится к поставке военному ведомству, контракт был заключен на «Армии-2019».

— Когда рассчитываете начать поставки в войска?

— Планируем в следующем году начать.

— На сколько машин типа Ми-8/17 в год рассчитан завод?

— На сегодня сформирована новая стратегия развития предприятия с учетом этих новинок, совокупный эффект от внедрения которых позволит повысить стабильность завода как с точки зрения загрузки, так и с точки зрения присутствия на международных рынках, а также позволит занять новые рыночные ниши, в которых ранее российская продукция не присутствовала.

Мы планируем, что с 2023 года доходы от реализации проектов по новой линейке продукции перекроют тот уровень прибыли и доходности, который мы получаем сейчас от продажи модельного ряда вертолетов Ми-8/ Ми-171.

На этот год у нас портфель заказов около 70 вертолетов, в отдельные годы мы поставляли более 100 машин. Мощности завода «переварят» и 140 вертолетов в год. Все зависит, в первую очередь, от кадров. Сегодня мы очень тесно сотрудничаем с правительством республики в этом направлении, планируем открыть филиал МАИ в Улан-Удэ, это поднимет престиж отрасли и завода. В ближайшее время предприятие будет загружено на десятки лет вперед, поэтому можно смело связывать с ним судьбу.

— Что касается кадров. На заводе имеется не только сборочное производство, но и конструкторское подразделение, которое внедряет различные ноу-хау в вертолетную технику. Расскажите об идеях модернизации, совершенствования уже существующих моделей вертолетов или, может, о планах и разработках по новым машинам.

— Под руководством управляющей компании реализуется сразу несколько проектов. Это наша гордость, инициативный проект — уже упомянутый мной Ми-8АМТШ-ВН. Что касается других идей, то постоянно идет совершенствование вертолета Ми-171, в частности его салона, а также проводится импортозамещение. У каждого заказчика свои потребности, и мы стараемся по этим направлениям угадывать, что будет востребовано и перспективно.

Сейчас будет запущен офшорный вариант Ми-171А2 — вертолет Ми-171А3, который будет соответствовать всем требованиям для работы на шельфе, уже идет подготовка к его производству. Очень большой толчок этому проекту дало взаимодействие с компанией «Роснефть». Раньше в такой машине не было необходимости, нефть все на суше добывали, а теперь — жизнь заставила. Или другой пример: поучаствовали наши машины в Сирии, что-то в реальных боевых условиях выявилось, военные ставят это в следующий контракт.

— Известно, что есть контракт с индийской компанией на поставку двух вертолетов Ми-171А2. Когда начнете поставки?

— Первая машина готова, будет выставляться на Восточном экономическом форуме и до конца года поставлена Индии.

— А что сейчас с вашим арктическим Ми-8АМТШ-ВА?

— Это моя любимая тема и большой успех наших конструкторов. Владимир Владимирович (**Путин**) очень много говорил про Арктику и ее освоение. Мы эти пожелания услышали и совместно с МВЗ им. Миля разработали соответствующую версию Ми-8АМТШ. Сегодня пять вертолетов уже эксплуатируются в Минобороны, мы постоянно получаем благодарности от людей, которые летают на этой машине. Если раньше технику приходилось всю ночь прогревать вертолет, чтобы на утро он завелся и полетел, то в Ми-8АМТШ-ВА эта проблема технически решена, вертолет сам себя прогревает в течение 30 мин перед вылетом. Сейчас поставлена задача сделать гражданскую версию этого вертолета для компаний, которые будут заниматься Арктикой, мы над этим работаем. Рынок есть, подобной машины нет в мире.

— Контракт с Минобороны на эти вертолеты выполнен?

— Да, сейчас идет проработка деталей по расширению этого соглашения. Думаю, программа будет продолжена.

— Готов ли завод к производству VRT500? Когда планируете начать?

— Проведены маркетинговые исследования, согласно которым таких вертолетов нужно порядка тысячи. Но для начала нужно получить сертификат EASA. Такие работы ведутся, в 2023 году планируем начать производство.

Разработан проект промышленного парка, в котором есть интересная модульная задумка: формирование совместного производства VRT500 и самолета. Это обеспечит возможность перераспределять производственные мощности в зависимости от загрузки по тому или иному типу воздушного судна, что является современным подходом в производстве, соответствующим реалиям сегодняшнего дня.

— Как на заводе решается вопрос импортозамещения в части оборудования для производства вертолетов и самолетов?

— Оборудование продолжаем использовать как зарубежное, так и отечественное, в целом вопрос импортозамещения решен. Мы открыты самым новым технологиям. Бывали проблемы с поставками станков, но мы выполняем все задачи, которые перед нами стоят. Нет ни одного контракта, который мы бы не выполнили из-за импортного оборудования.

— Вы сказали, что на заводе уже ведется изготовление оснастки для индийских Ка-226. Когда начнется полноценное производство этих машин? Будете ждать контракта или нет?

— Мы начали подготовку к производству, и в 2020-2021 годах первые опытные вертолеты будут собраны для испытаний. Для нас выпускать вертолеты фирмы Камова не в новинку.

Мы в свое время выпускали Ка-15, Ка-18, Ка-25. Люди работают по этому направлению с энтузиазмом.

<https://ria.ru/20190903/1558155847.html>

На ту же тему:

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/973587>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.09.03; РФ ВЫДЕЛИТ ИЗ РЕЗЕРВНОГО ФОНДА 4 МЛРД РУБ. ДЛЯ ФОРМИРОВАНИЯ ЗАПАСА ЗАПЧАСТЕЙ ДЛЯ SSJ-100**

Правительство РФ распорядилось выделить из резервного фонда 4 млрд руб. производителю SSJ-100 на покрытие затрат, связанных с «формированием оборотного склада запасных частей» в объеме не менее 700 компонентов, а также внедрением 64 «сервисных бюллетеней».

Соответствующее распоряжение от 31 августа подписано премьер-министром РФ Дмитрием Медведевым. Министерство промышленности и торговли РФ должно будет проконтролировать использование ассигнований и предоставить доклад к 1 февраля.

SSJ-100 разработан и произведен АО «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС, входит в ПАО «ОАК» (МОЕХ: UNAC)) при участии итальянского машиностроительного холдинга Leonardo-Finmeccanica. В настоящее время самолеты эксплуатируются в «Аэрофлоте» (МОЕХ: AFLT), «Газпром авиа», «Якутии», «Ямале», «ИрАэро», «Азимуте», МВД России, МЧС, «СЛО Россия», «РусДжете», «Северстали».

### **РИА НОВОСТИ; 2019.09.03; МИНПРОМТОРГ ОПРОБЕРГ СООБЩЕНИЯ ОБ ОТКАЗЕ РАЗВИТИЯ УКРОЧЕННОЙ ВЕРСИИ SSJ**

Информация об отказе развития укороченной версии Sukhoi SuperJet не соответствует действительности, сообщил РИА Новости представитель Минпромторга РФ.

Во вторник владелец и председатель совета директоров S7 Group Владислав Филев рассказал в интервью «Ведомостям», что Минпромторг передумал делать SSJ на 75 мест. По его словам, около двух недель до этого на совещании по развитию региональной авиации один из руководителей ведомства доложил, что решено не делать Sukhoi SuperJet на 75 мест, так как на него нет спроса, поскольку основной заказчик на этот самолет – «Аэрофлот», а он берет 100-местную машину.

«Информация об отказе развития семейства SSJ не соответствует действительности. Соглашение о намерениях с S7 рассматривается нами как перспектива развития программы, пилот частно-государственного партнёрства в области авиастроения. Наши расчёты, по итогам разработки аванпроекта SSJ-75 показывают, что российско-французский двигатель SAM146 переразмерен, и не обеспечит экономическую эффективность эксплуатации в авиакомпаниях», - сказал представитель ведомства.

«В этих целях, а также для повышения конкуренции в поставках, Минпромторгом совместно с авиапроизводителями запущены проекты создания отечественного двигателя ПД-8 и комплектующих изделий - это 34 самолетных системы и бортового оборудования. Это первый этап. В дальнейшем, при условии наличия развитой региональной системы ППО, частных инвестиций и якорного заказа, мы планируем запуск укороченной коммерческой версии», - добавил он.

Весной прошлого года крупнейший в России частный авиационный холдинг S7 Group подписал соглашение с ГСС о поставках укороченного лайнера SSJ75. По словам Филева, проект 75-местного лайнера базируется на сложившейся сети полетов времен СССР, когда двумя основными самолетами гражданской авиации были Ту-154 на 160 мест и Ту-134 на 75 мест. По примеру пропорции, сложившейся в советское время, S7 Group поставила в Новосибирске 20 Airbus и Boeing на 160 мест и 10 Embraer на 78 мест, отметил он.

Sukhoi Superjet 100 (SSJ100) - российский ближнемагистральный пассажирский лайнер, рассчитан на перевозку до 98 пассажиров на расстояние до примерно 4,4 тысячи

километров. Первый полет самолет совершил в мае 2008 года, запущен в коммерческую эксплуатацию в 2011 году.

<https://ria.ru/20190903/1558193536.html>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Minpromtorg-oproverg-otkaz-ot-proizvodstva-ukorochnih-Sukhoi-SuperJet--2019-09-03/>

### **ТАСС; 2019.09.03; НОВОЕ ЗДАНИЕ АЭРОВОКЗАЛА В КУРСКЕ ПРИМЕТ ПАССАЖИРОВ В 2021 ГОДУ**

Новое здание аэровокзала для обслуживания внутренних авиалиний введут в эксплуатацию на базе действующего аэропорта Курска в 2021 году, сообщил во вторник врио губернатора Курской области Роман Старовойт.

«Уверен, что в обозначенные сроки, а это должно произойти не позже первого квартала 2021 года, мы будем присутствовать на торжественной церемонии введения в эксплуатацию здания аэровокзала», - сказал Старовойт на церемонии закладки первого камня в строительство комплекса.

Как отметил врио главы региона, действующее здание аэропорта Курска построено более 50 лет назад, и в настоящее время не соответствует требованиям комфортных и безопасных пассажироперевозок. Строительство нового терминала станет первым этапом комплексной схемы развития авиационного узла Курска.

Новое здание аэровокзала позволит увеличить пропускную способность до 100 человек в час. В июле на совещании по вопросам комплексного развития транспортной инфраструктуры Курской области отмечалось, что инвестиции в первый этап реконструкции аэропорта предполагаются на уровне 350 млн рублей, второй частью реконструкции с ожидаемым объемом вложений до 500 млн рублей станет строительство терминала международных авиалиний. В результате реконструкции и модернизации аэропорта пассажиропоток должен увеличиться с 32 до 100 тыс. человек в год. Кроме того, с 2020 года обслуживанием воздушного движения в Курской области займется Государственная корпорация по организации воздушного движения в России (ОрВД).

<https://tass.ru/ekonomika/6836725>

### **ТАСС; 2019.09.03; АЭРОПОРТ СТОЛИЦЫ ТУВЫ СТАЛ МЕЖДУНАРОДНЫМ**

Аэропорт столицы Тувы - Кызыла - открыт для приема и отправки международных рейсов, сообщила пресс-служба правительства республики.

«Аэропорт «Кызыл» открыт для международных полетов. Дмитрий Анатольевич (Медведев - ИФ) подписал распоряжение об этом», - написал на своей странице в «ВКонтакте» глава республики Шолбан Кара-оол.

Он также отметил, что первое время аэропорт будет принимать международные рейсы не регулярно, а по мере необходимости.

«Но с ростом числа трансграничных маршрутов через Туву перейдем в постоянный режим. Зато уже сейчас пограничный **пункт пропуска** в нашем аэропорту заработает в статусе многостороннего, то есть пользоваться им могут не только соседи-монголы, но и граждане других стран», - подчеркнул Шолбан Кара-оол.

Пресс-служба правительства республики сообщает, что премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** подписал распоряжение об открытии международного аэропорта «Кызыл» 28 августа.

«Этим же документом соответствующим службам поручено установить в аэропорту грузопассажирский **пункт пропуска** через границу Российской Федерации со статусом многостороннего», - говорится в сообщении.

Как сообщалось, ранее по инициативе главы республики власти Тувы провели масштабную реконструкцию аэропорта «Кызыл». Была увеличена взлетно-посадочная

полоса (до 3 км), а также модернизированы наземные мощности и службы, что теперь позволяет аэропорту принимать суда любого типа.

«География полетов, обслуживаемых аэропортом, предположительно расширится на 4 направления. В частности, существуют предварительные договоренности с властями Китая и Монголии о воздушном сообщении между столицей Тувы и городами Пекин и Урумчи (КНР), а также Улан-Батором и Улангом (Монголия)», - отмечает пресс-служба правительства республики.

В целом же, с открытием международных рейсов власти Тувы рассчитывают на увеличение общего ежегодного пассажиропотока в 7,4 раза - с нынешних 33,7 тыс. человек до 249,3 тыс. к 2030 году.

Аэропорт «Кызыл» имеет статус федерального казенного предприятия.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/974977>

### **ТАСС; 2019.09.03; ОПЕРАТОР «ПУЛКОВО» НЕ ИСКЛЮЧАЕТ ОТКРЫТИЯ «ПОБЕДОЙ» МЕЖДУНАРОДНЫХ РЕЙСОВ ИЗ АЭРОПОРТА В ЗИМНИЙ СЕЗОН**

ООО «Воздушные ворота северной столицы» (ВВСС, управляет аэропортом «Пулково») не исключает возможности запуска авиакомпанией «Победа» (входит в группу «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT)) международных рейсов из петербургского аэропорта в предстоящем зимнем сезоне, сообщил коммерческий директор ВВСС Евгений Ильин журналистам во вторник в Петербурге.

«Пока в зимнем расписании не значатся международные направления «Победы», но она, как и любой лоукостер, очень гибкая, и может принять решение в любой момент и объявить об этом», - сказал он.

Говоря о ситуации с переводом авиакомпании «Россия» (также входит в группу «Аэрофлот») на обслуживание с авансовыми платежами в аэропорту, Ильин подчеркнул, что ВВСС руководствуется общим подходом ко всем перевозчикам, когда стимулируются авиакомпании, у которых пассажиропоток растет.

«Клиенты, которые растут, получают, одни условия, которые не растут, другие. Это правило применимо ко всем перевозчикам. Нас не устраивает ситуация отсутствия стабильного роста (пассажиропотока у «России» в «Пулково» - ИФ)», - сказал Ильин.

При этом он отметил, что оператор и авиакомпания в настоящее время ведут переговоры об условиях обслуживания в «Пулково», которые могут быть «мягче».

Как сообщалось ранее, в августе текущего года «Россия» получила от ВВСС уведомление о переводе обслуживания на предоплату. По мнению авиакомпании, подобными действиями менеджмент ВВСС «нивелирует усилия прошлых лет, которые были предприняты совместно с базовым перевозчиком по развитию маршрутной сети и увеличению пассажиропотока из северной столицы».

Источник, знакомый с ситуацией, сообщил «Интерфаксу», что ВВСС изменила правила оплаты за наземное обслуживание рейсов всех авиакомпаний: чтобы перейти с предоплаты на постоплату, необходимо иметь пассажиропоток от 480 тыс. пассажиров в год, ежегодный рост в 10% и не иметь долгов по оплате.

«Победа» прекратила выполнять из «Пулково» международные рейсы в апреле текущего года, сохранив только внутрироссийские маршруты. До этого перевозчик летал из Петербурга в Стамбул, Милан, Лондон, Пиза, Кёльн и Тбилиси. Отмена программы полетов, говорили в «Победе», связана «с систематическими задержками рейсов в «Пулково» службами аэропорта».

«Пулково» входит в пятерку крупнейших аэропортов РФ. Крупнейшими акционерами ВВСС являются ВТБ (МОЕХ: VTBR), германская Fraport и катарская Qatar Investment Authority.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.09.03; ОПЕРАТОР «ПУЛКОВО» ОЖИДАЕТ РЕШЕНИЯ ПО «ОТКРЫТОМУ НЕБУ» ДО КОНЦА ГОДА, К ЭТОМУ ЖЕ СРОКУ ПРЕДСТАВИТ ПЛАН РАЗВИТИЯ**

ООО «Воздушные ворота северной столицы» (ВВСС, управляет аэропортом «Пулково») ждет решения **Минтранса** РФ по режиму «открытого неба» для аэропорта к 2020 году, сообщил коммерческий директор ВВСС Евгений Ильин журналистам во вторник в Петербурге.

Он также сказал, что до конца 2019 года оператор планирует представить мастер-план по реализации второй очереди реконструкции «Пулково». Развитие аэропорта также будет зависеть от решений по «открытому небу», отметил Ильин.

Он напомнил, что в настоящее время «Пулково» работает не в рамках какой-то из степеней воздушной свободы, а исходя из межправительственных соглашений. Так, например, наиболее либерализованы перелеты между Петербургом и Германией: на маршрутах допускается любое количество перевозчиков и любое количество аэропортов назначения при условии, что сам перевозчик зарегистрирован либо в РФ, либо в Германии.

Говоря о прогнозе роста пассажиропотока «Пулково» на 2019 год, коммерческий директор ВВСС отметил, что он остается неизменным - около 9%, и в текущем году удастся приблизиться к 20 млн пассажиров.

«В 2020 году планируем расти меньше, чем в этом году», - отметил он, добавив, что эффект от применения электронных виз «Пулково» ощутит лишь с осени 2020 года.

Ранее ВВСС обратилось в **Минтранс** РФ с просьбой рассмотреть возможность снятия ограничений на полеты иностранных авиакомпаний по 3, 4, 5 и 7 степеням свободы воздушного пространства с 1 января 2020 года на срок не менее 5 лет.

Глава департамента госполитики в области гражданской авиации **Минтранса** РФ Светлана Петрова в свою очередь обратилась к Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) с просьбой дать оценку «возможных потерь российских перевозчиков в случае принятия решения о введении указанного режима».

В ответном письме главы АЭВТ Владимира Тасуна говорилось, что «российские авиаперевозчики переживают сложные времена из-за постоянного роста цен на авиакеросин, аэропортовые услуги, а также запрета воздушного сообщения с некоторыми странами, например, Египтом, Грузией и Украиной». Эти обстоятельства, писал Тасун, «увеличивают конкурентное преимущество иностранных авиаперевозчиков, подхвативших транзитный поток пассажиров, следующих в страны, с которыми у РФ по каким-либо причинам отсутствует воздушное сообщение».

«Исходя из вышеизложенного, АЭВТ не поддерживает предложение ВВСС о введении для иностранных авиаперевозчиков режима «открытого неба», предоставляя им возможность выполнять международные и внутренние полеты без ограничений по количеству частот и назначенных авиаперевозчиков. Данная инициатива нанесет дополнительный ущерб экономической деятельности отечественных авиаперевозчиков», - заключал Тасун в письме к Петровой.

Ранее со ссылкой на газету «Коммерсантъ» также сообщалось, что ВВСС инвестирует во вторую очередь реконструкции аэропорта 500 млн евро.

Из трех вариантов модернизации инфраструктуры, представленных правительству Петербурга, оператор аэропорта выбрал первый, «умеренный». Данный вариант предусматривает, что вторая очередь реконструкции будет включать в себя строительство рулежной дорожки скоростного схода, базы аэродромной службы, монтаж дополнительных накопителей в посадочных галереях для выходов к перронным автобусам, установку автоматических стоек сдачи багажа, модернизацию коммерческой зоны внутренних воздушных линий.

В северной посадочной галерее (международные рейсы) оператор планирует построить переходы с телескопическими трапами, в южной галерее - несколько переходов и перрон. Работы планируется завершить в 2025-2030 годах.

Аэропорт «Пулково» был передан в управление ВВСС, которое выступает концессионером его реконструкции, в 2010 году. Стоимость реализации первой очереди проекта составила 1,2 млрд евро.

В настоящее время «Пулково» входит в пятерку крупнейших аэропортов РФ. Крупнейшими акционерами ВВСС являются ВТБ (МОЕХ: VTBR), германская Fraport и катарская Qatar Investment Authority.

### **РИА НОВОСТИ; 2019.09.03; ФАС: АЭРОДРОМ В ПОДМОСКОВНОЙ БАЛАШИХЕ НЕЗАКОННО ВЗИМАЛ ДЕНЬГИ С ЗАСТРОЙЩИКА**

Федеральная антимонопольная служба выдала предупреждение аэродрому в подмосковной Балашихе за незаконное взимание денег с застройщика, говорится в сообщении ФАС.

«Ранее в ФАС поступили обращения, в том числе от министерства строительного комплекса Московской области, с информацией о наличии административных барьеров при согласовании размещения объектов капитального строительства в зонах аэродромов Подмосковья», - отмечается в нем.

В ходе разбирательства ведомство выявило признаки нарушения антимонопольного законодательства со стороны АО «Московский авиационно-ремонтный завод ДОСААФ» (аэродромом Черное в Балашихе). При выдаче согласования строительства объектов капитального строительства на приаэродромной территории администрация аэродрома незаконно взимает плату за проведение экспертной оценки влияния объекта на параметры воздушного пространства, что нарушает действующее законодательство, так как застройщикам навязываются невыгодные и ничем не предусмотренные условия, уточняется в материале.

Аэродрому надлежит прекратить нарушение антимонопольного законодательства в десятидневный срок, добавляется в сообщении.

<https://realty.ria.ru/20190903/1558209024.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6837404>

**[Вернуться в оглавление](#)**