



## Ежедневный мониторинг СМИ

09 СЕНТЯБРЯ 2019

### СОДЕРЖАНИЕ

КОММЕРСАНТЬ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.09.09; ДОМОДЕДОВО ПЕРЕЧЕРКИВАЮТ ПОЛОСЫ; МИНТРАНС И «АЭРОФЛОТ» ВЫСТУПИЛИ ПРОТИВ РАСШИРЕНИЯ АЭРОПОРТА .....	4
ТАСС; 2019.09.06; ПУТИН ПОРУЧИЛ ПОМОЧЬ В ОРГАНИЗАЦИИ «ШКОЛЫ ПОД ПАРУСАМИ» ВО ВЛАДИВОСТОКЕ .....	6
ИНТЕРФАКС; 2019.09.06; ЗАРУБЕЖНЫЕ ИНВЕСТОРЫ, В Т.Ч. DP WORLD, ИНТЕРЕСУЮТСЯ ПРОЕКТОМ ПОРТА ТАМАНЬ - МИНТРАНС .....	7
ПРАЙМ; 2019.09.06; ПЕРЕНОС СРОКОВ ВВОДА В СТРОЙ ПОРТА В ПИОНЕРСКОМ НЕ ПОВЫСИТ ЕГО СТОИМОСТЬ - РОСМОРРЕЧФЛОТ .....	7
ПРАЙМ; 2019.09.06; РОСМОРРЕЧФЛОТ ОЖИДАЕТ РОСТА ГРУЗОБОРОТА МОРСКИХ ПОРТОВ РФ В ЯНВАРЕ-АВГУСТЕ .....	8
РИА НОВОСТИ; 2019.09.07; В МИД РАССКАЗАЛИ ОБ ИНТЕРЕСЕ ЗАРУБЕЖНЫХ КОМПАНИЙ К ИНВЕСТИЦИЯМ В СЕВМОРПУТЬ .....	8
РИА НОВОСТИ; 2019.09.06; ПРАВИТЕЛЬСТВО НЕ ОТКАЗЫВАЕТСЯ ОТ ПЛАНОВ СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТА НА САХАЛИН.....	9
ИНТЕРФАКС; 2019.09.06; МОСТ ЧЕРЕЗ ЛЕНУ БУДЕТ ПОСТРОЕН РАНЬШЕ МОСТА НА САХАЛИН, СЧИТАЕТ ТРУТНЕВ.....	9
ИНТЕРФАКС; 2019.09.06; ИНВЕСТИЦИИ ФСК ПО БАМ/ТРАНССИБУ БУДУТ ЗАВИСЕТЬ ОТ ГРУЗОПОТОКА, РЖД СЧИТАЮТ ЕГО - МУРОВ.....	10
ИНТЕРФАКС; 2019.09.06; ТРУТНЕВ: ОРИЕНТИР НАЧАЛА КРУГЛОГОДИЧНОЙ РАБОТЫ СЕВМОРПУТИ НА ВОСТОК - 2023Г .....	11
РИА НОВОСТИ; 2019.09.06; АКИМОВ ПОПРИВЕТСТВОВАЛ ИНИЦИАТИВЫ ПО СОЗДАНИЮ РЕГИОНАЛЬНЫХ АВИАКОМПАНИЙ .....	11
ТАСС; 2019.09.06; ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИИ ПРОРАБАТЫВАЕТ СОЗДАНИЕ КРУПНОГО ОПЕРАТОРА АВИАПЕРЕВОЗОК В ДФО .....	12
RNS; 2019.09.06; АКИМОВ РАССКАЗАЛ О МЕХАНИЗМЕ СУБСИДИЙ В НОВОЙ МОДЕЛИ АВИАПЕРЕВОЗОК .....	12
ТАСС; 2019.09.06; КАБМИН ПЛАНИРУЕТ РАСШИРИТЬ ПРОГРАММУ СУБСИДИРОВАНИЯ АВИАРЕЙСОВ НА 40 МАРШРУТОВ .....	13
ИНТЕРФАКС; 2019.09.06; АКИМОВ ПРЕДЛАГАЕТ ОРИЕНТИРОВАТЬСЯ НА ПОЗИЦИЮ АЭРОФЛОТА В ВОПРОСЕ О ПРИВАТИЗАЦИИ «ПОБЕДЫ» .....	13
ТАСС; 2019.09.06; МИНТРАНС РФ ПОКА НЕ ВНОСИЛ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО КОМПЕНСАЦИИ АВИАКОМПАНИЯМ ОТМЕНЫ РЕЙСОВ В ГРУЗИЮ.....	14
ТАСС; 2019.09.06; ИНТЕРАКТИВНАЯ КАРТА ПОЗВОЛИТ ЖИТЕЛЯМ ВЛИЯТЬ НА ХОД «ДОРОЖНОГО» НАЦПРОЕКТА .....	15
ТАСС; 2019.09.06; ВЛАСТИ РАССЧИТЫВАЮТ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ КОЛМОВСКИЙ МОСТ В ВЕЛИКОМ НОВГОРОДЕ ДОСРОЧНО.....	16
ТАСС; 2019.09.06; НОВГОРОДСКИЕ ТРАССЫ ПРОТЯЖЕННОСТЬЮ 450 КМ ПОЛУЧАТ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ СТАТУС.....	16
ТАСС; 2019.09.06; САРАТОВСКОЙ ОБЛАСТИ НУЖНО БОЛЕЕ 150 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ .....	17
ТАСС; 2019.09.06; В САРАТОВСКОЙ ОБЛАСТИ ДОПОЛНИТЕЛЬНО ОТРЕМОНТИРУЮТ 12 КМ ДОРОГ ЗА СЧЕТ ЭКОНОМИИ НА ТОРГАХ.....	17

---

ТАСС; 2019.09.06; В СТАВРОПОЛЬСКОМ ГОРОДЕ МИХАЙЛОВСКЕ ОТРЕМОНТИРОВАНЫ ДОРОГИ НА СЕМИ УЛИЦАХ .....	18
ТАСС; 2019.09.06; ВОЛОГОДСКИЕ ВЛАСТИ ПОЛУЧИЛИ 1,5 МЛРД РУБЛЕЙ НА ВОЗВЕДЕНИЕ МОСТА В ЧЕРЕПОВЦЕ .....	18
ИЗВЕСТИЯ; ИРИНА ЦЫРУЛЕВА РОЗА АЛМАКУНОВА; 2019.09.09; ВОСТОЧНЫЙ АКЦЕНТ: НА ВЭФЕ ПОДПИСАНО СОГЛАШЕНИЙ НА 3,4 ТРЛН РУБЛЕЙ; ОСНОВНЫМ МОТИВОМ ФОРУМА СТАЛО ПРИВЛЕЧЕНИЕ ФИНАНСОВЫХ И ЧЕЛОВЕЧЕСКИХ РЕСУРСОВ В РЕГИОН .....	18
ИЗВЕСТИЯ; ИРИНА ЦЫРУЛЕВА, ПЕТР МАРЧЕНКО; 2019.09.09; «ОТ ПЕРВОГО ВЗДОХА ДО ГРОБОВОЙ ДОСКИ ВСЁ НАДО ОТРЕГУЛИРОВАТЬ», ВИЦЕ- ПРЕМЬЕР МАКСИМ АКИМОВ — О ПРИЧИНАХ ОТСТАВАНИЯ РОССИЙСКИХ ЗАКОНОВ ОТ РЕАЛЬНОСТИ, НОВЫХ ОНЛАЙН-СЕРВИСАХ И БУДУЩЕМ АВИАЦИИ .....	21
ВЕСТИ; СЕРГЕЙ БРИЛЕВ; 2019.09.07; АВИАЦИЯ, ГАЗ, ЗАВОДЫ, КОСМОС: ИНТЕРВЬЮ ЮРИЯ БОРИСОВА .....	25
РИА НОВОСТИ; 2019.09.06; АЛЕКСАНДР КРУТИКОВ: ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЕ ГЕКТАРЫ ВОЗМОЖНЫ И В АРКТИКЕ .....	28
ИНТЕРФАКС; 2019.09.06; ЧАСТЬ РЕЙСОВ АЭРОЭКСПРЕССОВ В ШЕРЕМЕТЬЕВО 9-13 СЕНТЯБРЯ БУДУТ ОТМЕНЕНЫ, ИХ ЗАМЕНЯТ АВТОБУСЫ .....	33
ИНТЕРФАКС; 2019.09.06; РАБОТА ЧЕТЫРЕХ КПП НА ГРАНИЦЕ ЛИТВЫ С РФ БУДЕТ ОГРАНИЧЕНА ИЗ-ЗА ПРОФИЛАКТИЧЕСКИХ РАБОТ НА ЛЭП В КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ .....	33
КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.09.09; НАЧИНАЮЩИМ АВТОМОБИЛИСТАМ ДОБАВЯТ КАТЕГОРИЙ; ГИБДД ПРЕДЛОЖИЛА УСЛОЖНИТЬ ДОПУСК К ВОДИТЕЛЬСКИМ ПРАВАМ .....	34
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # МОСКВА; ОЛЬГА ИГНАТОВА; 2019.09.09; ЗА ТО ОТВЕТИТ ДИЛЕР; МИНТРАНС ИЩЕТ, КОМУ ДОВЕРИТЬ ТЕХОСМОТР .....	35
ИНТЕРФАКС; 2019.09.06; ПРАВИТЕЛЬСТВО НЕ ПЛАНИРУЕТ ОПРЕДЕЛЯТЬ ЕДИНОГО ОПЕРАТОРА ДОРОЖНЫХ КАМЕР, ПРОТИВ МОНОПОЛИЗАЦИИ ЭТОГО РЫНКА - АКИМОВ .....	36
RNS; 2019.09.06; МИНФИН ОПРОБЕРГ ВВЕДЕНИЕ НОВЫХ НАЛОГОВ В СЕРВИСАХ СОВМЕСТНЫХ ПОЕЗДОК .....	37
ТАСС; 2019.09.06; В ПЕРМСКОМ КРАЕ УСИЛЯТ БОРЬБУ С НЕЛЕГАЛЬНЫМИ ТАКСИСТАМИ .....	37
ИНТЕРФАКС; 2019.09.06; 120 ЧЕЛОВЕК СТАЛИ ЖЕРТВАМИ 3 ТЫС. ДТП С УЧАСТИЕМ АВТОБУСОВ С НАЧАЛА ГОДА .....	38
ИНТЕРФАКС; 2019.09.08; В ДНР РАССЧИТЫВАЮТ, ЧТО ДО МОСКВЫ И ПЕТЕРБУРГА ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ МОЖНО БУДЕТ ДОЕХАТЬ БЕЗ ПЕРЕСАДОК .....	39
ИНТЕРФАКС; 2019.09.06; РЫНОК РЕМОНТА НЕ ГОТОВ К РОСТУ ЧИСЛА ВАГОНОВ С УЛУЧШЕННЫМИ ХАРАКТЕРИСТИКАМИ - ПГК .....	39
ИНТЕРФАКС; 2019.09.06; ОТМЕНА ЭКСПОРТНОЙ НАДБАВКИ К Ж/Д ТАРИФАМ НУЖНА ДЛЯ РАЗВИТИЯ ЭКСПОРТА ЗЕРНА - FESCO .....	39
ТАСС; 2019.09.06; РЕКОНСТРУКЦИЮ Ж/Д ЛИНИИ БЕСТУЖЕВО - БЕРКАКИТ В ЯКУТИИ НАЧНУТ В 2020 ГОДУ .....	40
ТАСС; 2019.09.06; FESCO НАЦЕЛЕНА ПЕРЕВЕСТИ В ЭЛЕКТРОННЫЙ ФОРМАТ ВСЕ ДОКУМЕНТЫ, ОФОРМЛЯЕМЫЕ ПРИ ПЕРЕВОЗКАХ .....	41
ТАСС; 2019.09.07; БОРИСОВ: «ЗВЕЗДА» К 2023 ГОДУ ПРЕВЗОЙДЕТ ПО МОЩНОСТИ ВСЕ ВЕРФИ ОСК .....	42

---

ИНТЕРФАКС; 2019.09.06; РОССИЯ И СИНГАПУР ОБСУДИЛИ ПЕРСПЕКТИВЫ ИНВЕСТИЦИЙ В МОДЕРНИЗАЦИЮ ПОРТОВ РФ .....	42
ИНТЕРФАКС; 2019.09.06; РФ ПРИГЛАШАЕТ СИНГАПУРСКИЕ КОМПАНИИ К УЧАСТИЮ В ПРОЕКТЕ «АРКТИК СПГ 2» .....	42
ИНТЕРФАКС; 2019.09.06; МИНТРАНС К 2020Г РАЗРАБОТАЕТ РЕГЛАМЕНТ РАССМОТРЕНИЯ ЗАЯВОК НА ПЛАВАНИЕ СУДОВ ЕАЭС В РФ .....	43
РИА НОВОСТИ; 2019.09.06; ПЕРВЫЙ МОРСКОЙ КРУИЗ ИЗ ВЛАДИВОСТОКА МОЖЕТ СТАРТОВАТЬ УЖЕ В 2019 ГОДУ .....	43
ИНТЕРФАКС; 2019.09.06; «ОКСКАЯ СУДОВЕРФЬ» ГРУППЫ UCL СДАЛА 5-Й СУХОГРУЗ И СПУСТИЛА НА ВОДУ 7-Е СУДНО ДЛЯ «НАВИС-1» .....	43
ТАСС; РОМАН АЗАНОВ; 2019.09.09; «ЭТО НЕ ИГРА, ТУТ ВСЕ РЕАЛЬНО». КАК ТРЕНАЖЕР ЛАЙНЕРА SUKHOI SUPERJET 100 ПОМОГАЕТ ПИЛОТАМ.....	44
ИНТЕРФАКС; 2019.09.09; МИД РФ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ РОССИЯН ОБ ОТМЕНЕ РЕЙСОВ АВИАКОМПАНИИ BRITISH AIRWAYS ИЗ-ЗА ЗАБАСТОВКИ.....	48
ИНТЕРФАКС; 2019.09.07; ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР БОРИСОВ СООБЩИЛ О РЕШЕНИИ ВОПРОСА С РЕМОНТОМ В РФ РОССИЙСКО-ФРАНЦУЗСКОГО ДВИГАТЕЛЯ SSJ-100.....	48
РИА НОВОСТИ; 2019.09.07; САНКЦИИ ДЕЛАЮТ SUPERJET НЕКОНКУРЕНТОСПОСОБНЫМ ПО ЦЕНЕ, ЗАЯВИЛ БОРИСОВ.....	49
РИА НОВОСТИ; 2019.09.06; ВЭБ ОЖИДАЕТ, ЧТО БИЗНЕС-ЧАРТЕРЫ НА SSJ100 БУДУТ ЛЕТАТЬ ЗА РУБЕЖ.....	49
ИНТЕРФАКС; 2019.09.06; СУБСИДИРОВАНИЕ АВИАПЕРЕЛЕТОВ С ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА СОХРАНИТСЯ - ПУТИН.....	51
ИНТЕРФАКС; 2019.09.06; МИНТРАНС РФ ХОЧЕТ ВВЕСТИ ДИФФЕРЕНЦИРОВАННЫЙ ПОДХОД В ОЦЕНКЕ ФИНСОСТОЯНИЯ АВИАКОМПАНИЙ .....	52
ТАСС; 2019.09.06; ВЛАСТИ КУЗБАССА ВЫДЕЛИЛИ 160 МЛН РУБ. НА СУБСИДИРОВАНИЕ НОВЫХ АВИАМАРШРУТОВ .....	52
ИНТЕРФАКС; 2019.09.06; ВЛАДЕЛЕЦ ВЗЛЕТНОЙ ПОЛОСЫ В «ЖУКОВСКОМ» ЗАКАЗАЛ «ЗЕРКАЛЬНЫЕ ШАРЫ» ДЛЯ ОТПУГИВАНИЯ ПТИЦ.....	53
ИНТЕРФАКС; 2019.09.09; JAPAN AIRLINES НАЧНЕТ ПОЛЕТЫ ИЗ ТОКИО ВО ВЛАДИВОСТОК ВЕСНОЙ 2020Г .....	53
ИНТЕРФАКС 2019.09.06; АВИАКОМПАНИЯ «ПОБЕДА» В КОНЦЕ СЕНТЯБРЯ ОТКРОЕТ РЕЙСЫ ИЗ ПЕРМИ В ПЕТЕРБУРГ .....	54
ПРАЙМ; 2019.09.06; ПАССАЖИРСКИЕ АВИАПЕРЕВОЗКИ В МИРЕ В ИЮЛЕ ВЫРОСЛИ НА 3,6% - IATA.....	54
ИНТЕРФАКС; 2019.09.06; ПЫТАЮЩИЙСЯ ОТМЕНИТЬ РЕСТРУКТУРИЗАЦИЮ БОНДОВ ЮТЭЙР ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬ ПОДАЛ ВТОРОЙ ИСК И ПРИВЛЕК К ДЕЛУ ФАС.....	54
ИНТЕРФАКС; 2019.09.06; АВИАКОМПАНИЯ AIGLE AZUR ИЗ-ЗА ФИНАНСОВЫХ ТРУДНОСТЕЙ ОТМЕНИЛА РЕЙС ИЗ МАРСЕЛЯ В МОСКВУ ...	55

## ПУБЛИКАЦИИ

### **КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.09.09; ДОМОДЕДОВО ПЕРЕЧЕРКИВАЮТ ПОЛОСЫ; МИНТРАНС И «АЭРОФЛОТ» ВЫСТУПИЛИ ПРОТИВ РАСШИРЕНИЯ АЭРОПОРТА**

Как выяснил “Ъ”, проект радикального расширения инфраструктуры аэропорта Домодедово с двух до восьми взлетно-посадочных полос (ВПП) продолжает обсуждаться, но резко против него выступает **Минтранс**. Там опасаются снижения безопасности полетов и ущерба государственным Шереметьево и «Аэрофлоту» — в последнем случае до \$240 млн ежегодно. В Домодедово подчеркивают, что инфраструктуры московского авиаузла недостаточно для создания масштабного транзитного хаба, а проект не будет нагрузкой для бюджета: аэропорт готов вложить 741 млрд руб. до 2040 года без привлечения госсредств.

**Министр транспорта Евгений Дитрих** направил в правительство проект доклада президенту РФ с критикой проекта расширения аэропорта Домодедово. Об этом говорится в письме (есть у “Ъ”) директора Домодедово Игоря Борисова вице-премьеру Максиму **Акимову**. «Проект доклада в основном воспроизводит тезисы АО МАШ»,— говорится в письме господина Борисова.

Домодедово предлагает к 2040 году построить дополнительно еще шесть ВПП, чтобы создать хаб для транзитных авиаперевозок между Европой и Азией. Аэропорт хочет реализовать проект в рамках концессии и вкладывать в него собственные средства, но соглашение с правительством РФ пока не подписано, и неясно, когда это произойдет. Единственный аэропорт московского авиаузла (МАУ), заключивший концессию,— Шереметьево, который обязался вложить в инфраструктуру 61 млрд руб., окупив инвестиции за 20 лет.

По данным “Ъ”, Домодедово сейчас оценивает инвестиции в свое расширение до 2040 года почти вдвое дороже, чем год назад,— в 741 млрд руб., из которых 457 млрд руб.— заемные средства. Рост стоимости связан с пересчетом в ценах соответствующих лет до 2040 года.

**Александр Юрчик, замминистра транспорта, 22 ноября 2018 года**  
**Александр Юрчик, замминистра транспорта, 22 ноября 2018 года**

Мы пока строим систему такую, какая заложена в нашей программе, которую мы в первоначальном варианте просчитали,— в Домодедово так же, как и в Шереметьево, будет в перспективе три полосы

**Евгений Дитрих**, по словам источников “Ъ” в отрасли, в проекте доклада президенту утверждает, что инфраструктура МАУ достаточна и без расширения Домодедово, ее пропускная способность составляет 236 млн пассажиров в год, тогда как в 2018 году пассажиропоток МАУ составил только 97 млн человек. Министр добавляет, что расширение Домодедово не согласовано со стратегией развития аэронавигационной системы РФ до 2030 года и приведет к снижению безопасности полетов.

При этом расширение аэропорта создаст «дискриминационные условия» для Шереметьево и Внуково.

Проект заденет и интересы «Аэрофлота», поскольку предполагает увеличение количества назначенных перевозчиков на всех направлениях из Москвы минимум до трех. **Евгений Дитрих** ссылается на расчеты «Аэрофлота», по которым авиакомпания будет ежегодно терять из-за этого \$240 млн.

Работа за пределами загрузки

Гендиректор Домодедово Игорь Борисов в письме Максиму **Акимову** опровергает тезисы господина **Дитриха**. Так, он указывает, что пропускная способность МАУ не превышает 170 млн пассажиров, а после завершения всех уже одобренных проектов создания и реконструкции ВПП составит 199 млн человек. «Пропускная способность систем ВПП аэродрома определяется исходя из максимального количества взлетно-посадочных операций (ВПО) в пиковый час. Пропускную способность аэропорта в пассажирах можно оценить через среднее количество пассажиров на рейс на годовой объем ВПО с учетом коэффициентов часовой и суточной неравномерности»,— говорится в письме.

В Домодедово считают, что уже в 2019 году при пассажиропотоке 103 млн человек инфраструктура МАУ будет загружена на 60%, а в 2023 году этот уровень превысит 70%. При этом в письме отмечается, что в отрасли рекомендуется возводить инфраструктуру с плановой загрузкой в диапазоне 60–75%, а «работа за пределами 70% загрузки ведет к снижению качества». В целом Домодедово прогнозирует рост только базового (без транзита) пассажиропотока МАУ к 2040 году до 340 млн человек, исходя из прогноза Минэкономки по росту экономики РФ до 2036 года и применения среднемирового коэффициента отношения роста пассажиропотока к росту ВВП (2,31).

Почему основные работы по новой ВПП в Домодедово перенесены на 2020 год

В письме отмечается, что стратегия развития аэронавигационной системы до 2030 года, на которую ссылается **Евгений Дитрих**, не утверждена, а внедрение новой структуры воздушного пространства весной 2020 года должно повысить количество ВПО до 2,5 млн операций. В Домодедово рассчитывают, что внедрение современных практик позволит увеличить интенсивность полетов вдвое от существующего уровня к 2030 году, что «выходит далеко за границы модели развития Домодедово». Там оценивают пропускную способность воздушного пространства в МАУ в 304 млн пассажиров.

В Домодедово отмечают, что земли, запланированные под проект, принадлежат группе ДМЕ или находятся в федеральной собственности, расположены вне населенных пунктов и свободны от застройки. Эти конкурентные преимущества по сравнению с другими аэропортами МАУ не являются дискриминационными, к тому же рынок МАУ конкурентный, а Домодедово не занимает на нем доминирующего положения. Согласно позиции Домодедово, дополнительных расходов бюджета на расширение транспортной инфраструктуры в районе аэропорта не потребуется, так как транзитный пассажиропоток не создаст новой нагрузки на нее.

Расширение Домодедово не нанесет ущерба «**Аэрофлоту**», говорится в письме.

На международных направлениях в МАУ наблюдается рост доли российских перевозчиков с 71% в 2014 году до 73% в 2018 году и 76% в первом полугодии 2019 года. «Европейские, ближневосточные и азиатские аэропорты обслуживают более 200 млн трансферных пассажиров, из них на МАУ приходится лишь 2%. Географическое положение Москвы позволяет рассчитывать на долю МАУ не менее 25% международного трансфера к 2040 году»,— заявили «Б» в пресс-службе Домодедово. Там пояснили, что рост тарифов для авиакомпаний для обеспечения окупаемости строительства новых ВПП будет «аналогичен уровню инвестнадбавки в Шереметьево».

Сомнения в воздухе

В МАШ считают проект Домодедово необоснованным и ставят под сомнение правильность расчетов. «Пропускная способность уже построенной аэродромной инфраструктуры МАУ обеспечивает качественное обслуживание пассажиропотока даже при его росте в 2,4 раза. Она превышает возможности существующей системы организации воздушного движения — новая структура воздушного пространства, разрабатываемая ГК по ОрВД, по результатам имитационного моделирования составляет 210 млн пассажиров в год»,— говорят в МАШ.

Там полагают, что проведенные Домодедово расчеты пропускной способности воздуха на уровне 304 млн человек некорректны. «При 360 ВПО в час Домодедово в год будет



принимать более 2,6 млн ВПО, что на 17% превышает пропускную способность воздушного пространства МАУ»,— добавили в МАШ. Там также подчеркивают, что в Домодедово отсутствуют перевозчики с необходимым парком широкофюзеляжных судов для увеличения транзита. Для этого, по расчетам МАШ, требуются инвестиции в размере \$30 млрд на 150 дополнительных судов. В Домодедово подчеркивают, что 360 ВПО в час — потенциальный показатель 2040 года в пиковые часы.

В Red Wings, которая базируется в Домодедово, считают инициативу расширения аэропорта интересной, но отмечают недостаток информации по проекту — «после модернизации аэропортов наблюдается повышение ставок для перевозчиков на первом этапе эксплуатации инфраструктуры».

В Минтрансе отметили, что знакомы с проектом Домодедово, подробности не комментируют. Представитель Максима Акимова подтвердил, что вице-премьер ознакомился с письмом Минтранса по проекту. В «Аэрофлоте» и S7, базовых авиакомпаниях для МАШ и Домодедово, отказались от комментариев.

Исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев отмечает, что позиция Минтранса по расширению аэродромной инфраструктуры актуальна, пока строительство осуществляется за счет бюджета, но после подписания договора концессии решение о строительстве новых полос будет за компанией.

Расширение аэропорта до восьми ВПП подразумевает привлечение перевозчика, способного обслуживать трансферные потоки между Азией и Европой.

В среднесрочной перспективе обеспечить это может только группа «Аэрофлот», в более отдаленной — S7, полагает Олег Пантелеев. Он добавляет, что за последние десятилетия регулярно появлялись технологии, «уплотняющие» воздушное пространство, также растут среднее число кресел воздушных судов и их занятость. Исходя из этого, добавляет эксперт, можно предположить, что в ближайшее десятилетие пропускная способность воздушного пространства не станет непреодолимым барьером на пути роста пассажиропотока.

<https://www.kommersant.ru/doc/4087064>

### **ТАСС; 2019.09.06; ПУТИН ПОРУЧИЛ ПОМОЧЬ В ОРГАНИЗАЦИИ «ШКОЛЫ ПОД ПАРУСАМИ» ВО ВЛАДИВОСТОКЕ**

Президент РФ Владимир Путин поручил оказать поддержку созданию во Владивостоке «школы под парусами» для посещения исторических объектов в Тихом океане.

Во время встречи главы государства с представителями общественности Дальнего Востока на полях Восточного экономического форума (ВЭФ) директор центра морской подготовки «Семь океанов» Анатолий Штанько рассказал, что речь идет о планах организации на базе Морского государственного университета имени адмирала Г. И. Невельского «школы под парусами» с двумя-тремя 30-метровыми парусными судами. Они будут со школьниками на борту выходить в Тихий океан для посещения многих географических объектов, ранее открытых русскими путешественниками, но чьи названия ныне, по словам Штанько, заменены или стертые с мировых карт.

«Давайте попробуем это сделать, мне очень нравится эта идея, хорошая», - сказал Путин. Он поручил вице-премьеру - полпреду президента в ДФО Юрию Трутневу и главе Минтранса РФ Евгению Дитриху заняться этим вопросом. «Поговорим с бизнесом, который работает в регионе, они помогут по судам, я даже не сомневаюсь», - отметил президент, добавив, что нужно создать «организационно-правовую форму, чтобы этот центр мог существовать».

<https://tass.ru/ekonomika/6852465>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.09.06; ЗАРУБЕЖНЫЕ ИНВЕСТОРЫ, В Т.Ч. DP WORLD, ИНТЕРЕСУЮТСЯ ПРОЕКТОМ ПОРТА ТАМАНЬ - МИНТРАНС**

Зарубежных инвесторов, включая арабского портового оператора DP World, интересуется проект строительства порта Тамань, сообщил журналистам замглавы **Минтранса** РФ **Юрий Цветков** в кулуарах ВЭФ-2019.

«Интересанты всегда есть, в том числе и зарубежные», - сказал он, отвечая на вопрос о возможных инвесторах проекта.

«Они всегда хотели, хотя в том числе и DP World. Им никто не мешает выйти с частной инвестиционной инициативой», - добавил он.

Замглавы **Минтранса** отметил, что проект порта Тамань не нуждается в перепроектировании. «Он (проект - ИФ) сделан модульно, состав участников меняется - не меняется, какого-то причала не будет - это ничего страшного. Если даже кто-то уйдет, то причалы может кто-то другой взять», - пояснил **Цветков**.

При этом в четверг **министр транспорта** РФ **Евгений Дитрих** сообщил, что пул инвесторов проекта строительства порта Тамань может быть пересмотрен. Угольные компании отмечают снижение интереса к участию в проекте в связи с изменением рыночной конъюнктуры, якорным инвестором может стать «Металлоинвест», сказал **Дитрих**.

По словам министра, в проекте также могут появиться новые инвесторы. Возможно, в него будут включены контейнерный и зерновой терминалы. Глава ведомства напомнил, что конфигурация и модель проекта не раз менялись, однако планы по строительству порта к 2024 году сохраняются.

В июле ФГУП «Росморпорт» (РМП, структура Федерального агентства морского и речного транспорта РФ, **Росморречфлот**) направило предложения пулу инвесторов по покупке долей в «РМП-Тамань» (РМПТ, «дочка» ФГУП, реализующая проект). Речь идет о четырех структурах - «Кузбассразрезуголь» (МОЕХ: KZRU) (КРУ), «Металлоинвест», «Сибирская угольная энергетическая компания» (СУЭК) и ОАО «Российские железные дороги».

КРУ, «Металлоинвест» и «СУЭК» могут получить в РМПТ по 22,5%, РЖД - долю в 10%. Соответственно, «Кузбассразрезуголь», «Металлоинвест» и «СУЭК» 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».

В начале августа инвесторы порта Тамань, которым «Росморпорт» направил предложение, подтверждали заинтересованность в участии в проекте.

Как сообщалось, год назад на Восточном экономическом форуме спецпредставитель президента РФ Сергей Иванов предложил DP World участвовать в развитии портовых мощностей на Тамани.

### **ПРАЙМ; 2019.09.06; ПЕРЕНОС СРОКОВ ВВОДА В СТРОЙ ПОРТА В ПИОНЕРСКОМ НЕ ПОВЫСИТ ЕГО СТОИМОСТЬ - РОСМОРРЕЧФЛОТ**

Перенос сроков ввода в строй порта в Пионерском не приведет к удорожанию проекта, сообщил журналистам в кулуарах ВЭФ замминистра транспорта РФ - глава **Росморречфлота** **Юрий Цветков**.

Ввод в строй глубоководного порта в городе Пионерский Калининградской области отстает от графика минимум на девять месяцев, сообщил журналистам в августе губернатор Антон Алиханов. Он отметил, что на сроки повлиял сильный шторм в январе текущего года.

«Про удорожание речь не идет, речь идет только по сдвигам сроков», - сказал **Цветков**.

Ранее «Росморпорт» и подрядчик ООО «Больверк» сообщили, что на 15 августа общая готовность объекта составляет 28%. Отставание от графика происходит из-за последствий

январского шторма, который разрушил некоторые конструкции, а также из-за «нерасторопности» подрядчика.

Проект строительства международного терминала для приема круизных и грузопассажирских судов в городе Пионерский реализуют **Федеральное агентство морского и речного транспорта** и ФГУП «Росморпорт» по поручению президента в рамках госпрограммы «Развитие транспортной системы (2010-2020 годы)». Соглашение о проектировании терминала было подписано еще в декабре 2014 года. Началось строительство в феврале 2018 года.

### **ПРАЙМ; 2019.09.06; РОСМОРРЕЧФЛОТ ОЖИДАЕТ РОСТА ГРУЗОБОРОТА МОРСКИХ ПОРТОВ РФ В ЯНВАРЕ-АВГУСТЕ**

Грузооборот морских портов РФ за январь-август 2019 года вырастет по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, хотя точных цифр пока назвать и нельзя, заявил журналистам в кулуарах Восточного экономического форума (ВЭФ) **замминистра транспорта РФ - руководитель Росморречфлота Юрий Цветков**.

Грузооборот морских портов России за январь-июль увеличился на 3,4% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составил 483,42 миллиона тонн, сообщил **Росморречфлот**.

«Я ожидаю роста... Надеемся, будет рост небольшой. Если говорить про бассейны, Дальний Восток - рост, я так думаю, будет приличный; мы ожидаем серьезный рост в Арктическом бассейне. По Балтике, по Черному морю я не могу сказать, поскольку нюансы появились с экспортом ряда товаров и грузов в западном направлении в связи с мировой конъюнктурой», - сказал **Цветков**, не приведя конкретных прогнозов.

### **РИА НОВОСТИ; 2019.09.07; В МИД РАССКАЗАЛИ ОБ ИНТЕРЕСЕ ЗАРУБЕЖНЫХ КОМПАНИЙ К ИНВЕСТИЦИЯМ В СЕВМОРПУТЬ**

Интерес к инвестициям в инфраструктуру Северного морского пути проявляют компании из Японии, Дании, Норвегии, Южной Кореи и ряда других стран, заявил в интервью РИА Новости посол по особым поручениям МИД России по международному сотрудничеству в Арктике Николай Корчунов.

Он отметил, что значительная часть состоявшихся в рамках V Восточного экономического форума дискуссий была посвящена в этом году Арктике.

«Дальний Восток является воротами в Арктику для государств АТР. В 2013 году ряд азиатских стран: Китай, Индия, Сингапур, Южная Корея, Япония – получили статус наблюдателя в Арктическом совете. Все они имеют серьезные интересы в Арктическом регионе от исследований в области климата и защиты арктической окружающей среды до развития торгового судоходства и добычи углеводородов... Перспективы создания северного транзитного коридора для международных морских грузоперевозок из Азии в Европу встречают растущий интерес и со стороны наших зарубежных партнеров из Германии, Дании, Швеции, Норвегии, Финляндии, Японии и Южной Кореи», - сказал Корчунов.

По его словам, Северный морской путь сегодня «объективно остается единственным действующим арктическим маршрутом, а проблему отсутствия модернизированных портов и необходимой инфраструктуры как раз помогли бы решить инвестиции зарубежных компаний».

«Интерес к СМП проявляет целый ряд крупнейших транспортных компаний и организаций. Это и японские Mitsui O.S.K. Lines и Weathernews Inc, датская Nordic Bulk Carriers, немецкая Oldendorff Carriers, шведская Stena AB, норвежские Tschudi Shipping Company и DNV GL, финская Aker Arctic Technology, а также Youngsan University из Республики Корея», - подчеркнул дипломат.



Он напомнил, что на полях ВЭФ между ПАО «Совкомфлот» и нефтегазовой компанией «Новатэк» было подписано соглашение о создании совместного предприятия «Современный морской арктический транспорт», основной задачей которого станет развитие морского ледокольного флота. Также был подписан контракт между судостроительным комплексом «Звезда» и южнокорейской компанией Samsung Heavy Industries Co Ltd на проектирование судов-газовозов для проекта «Арктик СПГ-2».

«Несомненно, полезным в контексте обеспечения развития АЗРФ было обсуждение возможной реализации проектов по освоению шельфа Арктики и путей их финансирования. В перспективе эти проекты могут стать долгосрочной платформой сотрудничества российских и иностранных компаний, заинтересованных в устойчивом освоении арктического региона и укрепления глобальной энергобезопасности», - резюмировал Корчунов.

<https://ria.ru/20190907/1558417920.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2019.09.06; ПРАВИТЕЛЬСТВО НЕ ОТКАЗЫВАЕТСЯ ОТ ПЛАНОВ СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТА НА САХАЛИН**

Правительство РФ не отказывается от планов строительства моста на Сахалин в перспективе, заявил журналистам в кулуарах Восточного экономического форума вице-премьер **Максим Акимов**.

«От перспективных проектов никто не отказывается, вопрос о такте его реализации. Это не значит, что мы должны прекратить строить планы», - ответил **Акимов** на вопрос, закрыт ли вопрос строительства моста на Сахалин.

**Акимов** пояснил, что на данный момент необходимо думать не о том, что нужно успеть построить к 2024 году, так как перечень этих проектов уже готов и их реализация не вызывает вопросов.

«Нам надо думать о том, какой задел в работе мы оставим следующему поколению инфраструктурных деятелей. Поэтому мост из повестки никуда не исчезает, этот проект в проработке. Там потихонечку РЖД ведут предпроектные работы, и здесь решения о том, что «товарищи, забудьте об этом объекте навсегда» - такого решения никто не принимал», - добавил он.

Президент РАН Александр Сергеев во время интервью на стенде МИА Россия сегодня на Вопрос о строительстве стационарной переправы на Сахалин неоднократно поднимался с середины XX века. Проект тоннеля между Сахалином и материком задумывался еще в 50-х годах прошлого столетия, но тогда реализовать его не удалось. В 2007 году вопрос о соединении берегов мостом или тоннелем подняли вновь. В июне 2018 года президент РФ **Владимир Путин** отметил важность перехода для жителей Сахалина, а в сентябре указал, что реализация проекта существенным образом раскроет потенциал портов острова, но нужно понять объем перевозок.

Тем не менее, в конце декабря первый вице-премьер РФ, министр финансов Антон Силуанов заявлял, что строительство моста на Сахалин с материковой части России экономически невыгодно.

<https://ria.ru/20190906/1558377920.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.09.06; МОСТ ЧЕРЕЗ ЛЕНУ БУДЕТ ПОСТРОЕН РАНЬШЕ МОСТА НА САХАЛИН, СЧИТАЕТ ТРУТНЕВ**

Мост через реку Лену в Якутске будет построен раньше, чем мост на Сахалин через пролив Невельского, считает вице-премьер, полпред президента в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев.

«Что касается мостов, то мне кажется, что сегодня с учетом истории ближе к реализации Ленский мост. У меня ощущение, что он будет построен, шансы день ото дня

увеличиваются. Мы постараемся сделать так, чтобы проект состоялся», - сообщил Трутнев журналистам в пятницу.

«Я не хотел бы говорить о госпрограмме языком ощущений, это все же документ, который нам поручено окончательно доработать вместе с Минфином РФ. По результатам доложим», - добавил он.

Власти Якутии рассчитывают, что мост в районе Якутска через реку Лену будет введен не позднее 2024 года. Стоимость моста, по разным оценкам составляет от 60 млрд до 100 млрд рублей.

О готовности участвовать в проекте ранее заявлял консорциум, созданный группой «ВИС» и China Railway Construction Corporation (CRCC). Консорциум основан в августе 2018 года для реализации проектов по развитию транспортной инфраструктуры Якутии. В рамках Восточного экономического форума-2018 группа «ВИС» и CRCC подписали с Якутией трехстороннее соглашение, которое стало одним из первых шагов к реализации достигнутых договоренностей. Участием в консорциуме для строительства моста также интересовались банк ВТБ (МОЕХ: VTBR) и Российский фонд прямых инвестиций (РФПИ).

Проект предполагает строительство моста, автодорожных подходов к нему и сопутствующих сооружений. Начальная точка строительства - примыкание к автодороге «Лена» (Невер-Якутск), конечная точка - примыкание к дороге «Умнас» (Якутск-Олекминск). Общая протяженность моста - 17,7 км, в том числе пересечение реки протяженностью 5,8 км и подъездные пути длиной 11,9 км.

Строительство транспортного перехода на Сахалин через пролив Невельского предусмотрено утвержденным правительством РФ комплексным планом модернизации развития магистральной инфраструктуры. Правда, согласно документу, реализовать проект планируется лишь «при условии подтверждения прогнозной грузовой базы», «финансировании из внебюджетных источников», а также «при дополнительном финансовом обеспечении».

Проект включает создание железной дороги длиной 585 км от станции Селихин на линии Комсомольск-на-Амуре - Ванино к проливу Невельского и затем к станции Ныш на Сахалине, а также самого перехода длиной 6 км. В ходе проекта должно быть обеспечено развитие ж/д инфраструктуры для грузовых перевозок в сообщении с островом в объеме до 36,9 млн тонн. Предполагаемые сроки реализации - 2019-2024 годы.

Однако грузовая база пока вызывает наибольшие сомнения: сегодня грузопоток между Сахалином и материком - 2,5 млн тонн, к 2030 году при наличии моста он составит лишь 8,5 млн тонн.

Вице-премьер РФ **Максим Акимов** в июне заявлял, что мост на Сахалин не является проектом «текущего цикла».

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6853346>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.09.06; ИНВЕСТИЦИИ ФСК ПО БАМ/ТРАНССИБУ БУДУТ ЗАВИСЕТЬ ОТ ГРУЗОПОТОКА, РЖД СЧИТАЮТ ЕГО - МУРОВ**

Инвестиции «Федеральной сетевой компании» (ФСК) по проекту расширения Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей будут зависеть от того, насколько именно вырастет грузопоток, ОАО «Российские железные дороги» сейчас ведут соответствующие расчеты.

«Мы пока не знаем точно, как увеличится нагрузка на сети. Насколько я понимаю, РЖД завершат расчеты до конца года. С (железнодорожной монополией - ИФ) пока нет финальных договоренностей, но не из-за того, что кто-то не хочет что-то делать, а пока еще не проведены расчеты», - заявил председатель правления компании Андрей Муров в интервью «Коммерсанту», опубликованном в пятницу.

«Сегодня все мероприятия по БАМу и Транссибу в нашей инвестпрограмме составляют 125-130 млрд руб. Они касаются согласованного с «Российскими железными дорогами» несколько лет назад плана по увеличению пропускной способности до 120 млн тонн (планы развития этих магистралей предполагают увеличение этой цифры в 2024 г. до 180 млн - ИФ). Как только новые расчеты будут готовы, мы их сразу погрузим в инвестпрограмму («Федеральной сетевой компании» - ИФ) через ежегодную корректировку», - добавил топ-менеджер. Сейчас половина объектов ФСК по БАМу и Транссибу приходится на Дальний Восток, из 18 объектов 9 уже строятся, уточнил Муров. Он также сообщил, что по проекту электроснабжения порта Суходол началось проектирование, стороны договариваются о формате взаимодействия. Пока этих работ нет в утвержденной инвестпрограмме «Федеральной сетевой компании».

Отвечая на вопрос, обсуждается ли участие ФСК в строительстве моста на Сахалин, топ-менеджер заявил: «Пока никакой конкретики нет. Ни о каких директивных решениях мы не знаем».

### **ИНТЕРФАКС; 2019.09.06; ТРУТНЕВ: ОРИЕНТИР НАЧАЛА КРУГЛОГОДИЧНОЙ РАБОТЫ СЕВМОРПУТИ НА ВОСТОК - 2023Г**

Ориентир начала круглогодичного вывоза продукции по Северному морскому пути (Севморпуть) на восток - 2023 год, сообщил журналистам вице-премьер Юрий Трутнев, курирующий Дальний Восток и Арктику.

«Для круглогодичного грузопотока нужна загрузка, иначе он просто не окупится. Загрузка - это терминал «НОВАТЭКа», он сегодня требует круглогодичного грузопотока. Нам надо синхронизировать строительство ледоколов и терминала. Я имею в виду Камчатку, терминал перегрузочный. Соответственно, это - точно сейчас не назову - где-то ориентир 2023 года. Это недолго. Успеем», - сказал он.

Ранее глава «НОВАТЭКа» Леонид Михельсон высказал уверенность, что круглогодичный вывоз СПГ по Северному морскому пути на восток будет обеспечен в 2023 году, максимум в 2024г.

«НОВАТЭК» (МОЕХ: NVTK) вместе с иностранными партнерами собирается в 2023 году построить СПГ-завод «Арктик СПГ 2». Для вывоза СПГ на мировые рынки, главным образом на растущие азиатские рынки, компания стремится обеспечить круглогодичное хождение газозовозов по Северному морскому пути на восток, где навигация составляет примерно 5 месяцев.

Для этого необходимо построить ледокольный флот, газозовозы ледового класса, а также терминалы по перевалке СПГ в Мурманске и на Камчатке.

Строительство ледоколов должен обеспечить «Росатом», газозовозы «НОВАТЭК» с «Совкофлотом» будет брать в лизинг у ВЭБа, терминалы «НОВАТЭК» строит с участием госфинансирования.

### **РИА НОВОСТИ; 2019.09.06; АКИМОВ ПОПРИВЕТСТВОВАЛ ИНИЦИАТИВЫ ПО СОЗДАНИЮ РЕГИОНАЛЬНЫХ АВИАКОМПАНИЙ**

Правительство РФ приветствует инициативы по созданию региональных авиакомпаний, заявил журналистам вице-премьер **Максим Акимов** на полях Восточного экономического форума.

«Первое, никто не мешает, а даже будет приветствовать инициативы любых игроков, тем более таких хороших игроков, мощных институтов, как Сбербанк и ВТБ, в отношении региональных авиакомпаний», - сказал он.

«Я думаю, что, может быть, коллеги не увидели вовремя нашей проявленной воли, я имею в виду как бы отраслевого блока, в гармоничном построении новой модели, я об этом сейчас говорил в интервью, региональных перевозок, в которых были бы гармонично увязаны и вопросы парка нового судов, вопрос развития аэропортов, инфраструктуры,

вопрос подготовки летного состава и вопрос развития маршрутной сети», - отметил он, отвечая на вопрос, что с планами о создании банками региональной авиакомпании.

«Я думаю, что интерес к этому в значительной степени усилится, если мы, по моим оценкам, где-то в горизонте полугода рынку такую модель дадим со стороны **Минтранса**. Такая задача перед **Минтрансом** поставлена», - добавил он.

Сбербанк и ВТБ в прошлом году начали работу над планом по созданию в России региональной авиакомпании. Глава ВТБ Андрей Костин говорил, что новая компания может быть создана с нуля или на базе одной из действующих компаний. Он также сообщал, что инвестиции в региональную авиакомпанию составят не менее 1 миллиарда долларов, но проект должен быть реализован на принципах государственно-частного партнерства, потому что без субсидий региональных перевозок эта сфера будет убыточной.

Глава Сбербанка Герман Греф в середине мая сообщил журналистам, что Сбербанк и ВТБ представили план по региональной авиакомпании **Минтрансу**, но острой заинтересованности в этом проекте пока нет. В **Минтрансе** в начале июня сообщили РИА Новости, что ведомство пока изучает поступившие документы.

<https://ria.ru/20190906/1558378164.html>

### **ТАСС; 2019.09.06; ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИИ ПРОРАБАТЫВАЕТ СОЗДАНИЕ КРУПНОГО ОПЕРАТОРА АВИАПЕРЕВОЗОК В ДФО**

Правительство прорабатывает вопрос создания одного или нескольких крупных операторов авиаперевозок на Дальнем Востоке. Это может быть уже существующая авиакомпания или ее дочерний перевозчик. Об этом в интервью ТАСС на полях Восточного экономического форума сообщил вице-премьер РФ **Максим Акимов**.

«Наверное, это будут один-два оператора на федеральном уровне, такие мысли есть. Это не говорит, что кто-то будет убивать небольших перевозчиков, они тоже очень важны, но опорную сеть кто-то должен держать, - сказал он. - Мы бы хотели привлечь к этой работе **«Аэрофлот»** и **S7»**.

По его словам, поскольку без субсидирования развитие региональных сетей невозможно, необходимо создать механизм управления развитием федеральной и региональной сети на федеральном уровне.

«То есть надо его гармонизировать с развитием сети на федеральном уровне, с развитием инфраструктуры, с подготовкой летного состава, с обновлением парка авиатехники, модернизацией аэропортовой инфраструктуры, и такую задачу мы ставим в рамках разработки перспективной модели развития региональных авиаперевозок», - отметил **Акимов**.

Вице-премьер добавил, что в течение следующего года такая модель будет создана. «И конечно, будем опираться на поручение президента, в том числе по этой комбинации маршрутов, которая является явно доходоприносящей и маршрутов, которые потребуют субсидий».

<https://tass.ru/ekonomika/6852288>

### **RNS; 2019.09.06; АКИМОВ РАССКАЗАЛ О МЕХАНИЗМЕ СУБСИДИЙ В НОВОЙ МОДЕЛИ АВИАПЕРЕВОЗОК**

В России могут изменить размер субсидий на региональные перевозки авиакомпаниям, получившим выгодные направления для полетов, заявил журналистам в ходе ВЭФ — 2019 вице-премьер **Максим Акимов**.

«В рамках формирования общефедеральной маршрутной сети возможна реализация и такого сценария, когда перевозчик, например, получает пул маршрутов привлекательных, не требующих субсидирования, но размер субсидий по региональной сети для этого

перевозчика и для его дочерней компании... он обсуждается уже в этом контексте», — сказал он.

«В этом случае, конечно, наверное, да, мы будем каким-то образом экономику здесь оценивать», — добавил **Акимов**, отвечая на вопрос о возможном уменьшении размера субсидий.

По словам вице-премьера, президент России поставил задачу перед транспортным комплексом «по балансировке и выправлению в целом маршрутной сети».

В начале августа **Акимов** дал поручение **Минтрансу** проработать комплексную модель авиационных перевозок, которая «предусмотрит потребности во флоте и экипажах во взаимосвязи с перспективной маршрутной сетью».

В ходе ВЭФ — 2019 президент России **Владимир Путин** предложил предоставлять авиакомпаниям, которые летают на Дальний Восток, выгодные направления и маршруты. Такое заявление президент сделал во время выступления на Восточном экономическом форуме.

<https://rns.online/transport/akimov-rasskazal-o-mehanizme-subsidii-v-novoi-modeli-aviaperevozok-2019-09-06/>

### **ТАСС; 2019.09.06; КАБМИН ПЛАНИРУЕТ РАСШИРИТЬ ПРОГРАММУ СУБСИДИРОВАНИЯ АВИАРЕЙСОВ НА 40 МАРШРУТОВ**

Правительство планирует расширить программу субсидирования авиарейсов в Симферополь, Калининград и на Дальний Восток на 40 направлений, а также увеличить объем субсидирования. Об этом в интервью ТАСС на полях Восточного экономического форума (ВЭФ) сообщил вице-премьер **Максим Акимов**.

«Мы сейчас прорабатываем вопрос об индексации субсидий на перелеты по направлениям аэропортов ДФО, Крыма и Калининграда по субсидированным маршрутам <...> С 2015 года, например, размер субсидий по ряду направлений оставался неизменным. Во-вторых, мы хотим расширить эту линейку, добавив туда еще 40 маршрутов, значительная часть которых приходится на ДФО. Конечно, мы бы хотели избежать ситуации этого года, когда у нас к концу января все субсидируемые авиабилеты были уже раскуплены либо забронированы вплоть до завершения сезона отпусков», - сказал **Акимов**.

Программа субсидирования рейсов на Дальний Восток, в Калининград и Симферополь - круглогодичная. В 2019 году на выплату 10 авиакомпаниям за работу по трем направлениям из федерального бюджета было изначально выделено 3,8 млрд рублей субсидий, позже программа была дофинансирована на 2,5 млрд рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/6852384>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.09.06; АКИМОВ ПРЕДЛАГАЕТ ОРИЕНТИРОВАТЬСЯ НА ПОЗИЦИЮ АЭРОФЛОТА В ВОПРОСЕ О ПРИВАТИЗАЦИИ «ПОБЕДЫ»**

Вице-премьер РФ **Максим Акимов** предлагает ориентироваться на позицию руководства «Аэрофлота» в поставленном Федеральной антимонопольной службой (ФАС) вопросе о приватизации авиакомпании «Победа».

«Я считаю, что надо опираться в любом случае на руководство «Аэрофлота». Мы так привыкли за последнее время спокойно рассуждать о государственных компаниях, давая им иногда, прямо скажем, весьма директивные указания. Но надо всегда помнить, что даже 100-процентное акционерное общество - это все-таки формально, юридически, частный бизнес», - сказал **Акимов** журналистам в кулуарах ВЭФ-2019.

«Поэтому я думаю, что мы, скорее, будем ориентироваться на предложения менеджмента компании. А уж как к ним относиться - они поступят, мы их рассмотрим», - добавил он.

Ранее сообщалось, что глава ФАС Игорь Артемьев предложил приватизировать «Победу», поскольку, по его мнению, в последнее время компания сокращает долю внутренних рейсов в пользу международных, чтобы уменьшить конкуренцию с «Аэрофлотом»



(МОЕХ: AFLT) и «Россией». Письмо с таким предложением Артемьев направил в середине июля **Акимову**, министру транспорта **Евгению Дитриху** и главе Минпромторга Денису Мантурову («Интерфакс» ознакомился с копией письма). Ведомство считает, что «Победа» должна или сосредоточиться на внутренних перевозках, или стать частной компанией и конкурентом «**Аэрофлота**».

Позднее генеральный директор «**Аэрофлота**» Виталий Савельев в интервью «Интерфаксу» выразил недоумение в связи с инициативой «приватизировать и отнимать у группы основной драйвер роста, если можно создать аналоги».

«Когда речь идет о приватизации, я всегда говорю, что это нужно делать в двух случаях. Первый - когда менеджмент компании плохо выполняет свои обязанности. Второй - нужны деньги в казну. Я был против приватизации «**Аэрофлота**», когда он стоил меньше \$1 млрд. Был период, когда «**Аэрофлот**» стоил \$4 млрд, но тогда никто не захотел продавать, потому что деньги в стране были. Сейчас то же самое с «Победой», у которой потенциал роста очень высокий. Благодаря «Победе» и капитализация группы «**Аэрофлот**» будет расти. Зачем же тогда ее сегодня продавать? Вот моя позиция», - заявлял Савельев.

Вместе с тем он сообщил, что группа рассматривает опцию продажи до 25% пакета «Победы» при условии корпоративного одобрения.

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

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190906/1558378631.html>

<https://tass.ru/ekonomika/6852543>

### **ТАСС; 2019.09.06; МИНТРАНС РФ ПОКА НЕ ВНОСИЛ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО КОМПЕНСАЦИИ АВИАКОМПАНИЯМ ОТМЕНЫ РЕЙСОВ В ГРУЗИЮ**

**Минтранс** РФ пока не вносил в правительство предложения по предоставлению компенсаций авиакомпаниям за запрет полетов между Россией и Грузией. Об этом журналистам сообщил вице-премьер РФ **Максим Акимов** в кулуарах Восточного экономического форума.

«Эта работа идет на площадке **Минтранса**, пока в правительство не вносились **Минтрансом** предложения. Я дал соответствующее поручение, мы договаривались об этом», - сказал он.

«Понятно, что какие-то ресурсы понадобятся, мы обсуждаем», - добавил **Акимов**.

Авиасообщение между Россией и Грузией было приостановлено с 8 июля на фоне антироссийских выступлений в Грузии.

Летом по итогам совещания у вице-преьера **Максима Акимова** **Минтрансу** было дано поручение оценить потери авиакомпаний от приостановки полетов в Грузию. Также **Минтранс** должен разработать универсальную методику оценки финансовых потерь авиакомпаний в случае приостановки полетов по независящим от них причинам.

**Минтранс** сообщал, что предварительная оценка - около 3 млрд рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/6852604>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Mitrans-poka-ne-vnes-predlozheniya-o-kompensatsiyah-iz-za-otmeni-poletov-v-Gruziyu-2019-09-06/>

<https://ria.ru/20190906/1558378478.html>

### ТАСС; 2019.09.06; ИНТЕРАКТИВНАЯ КАРТА ПОЗВОЛИТ ЖИТЕЛЯМ ВЛИЯТЬ НА ХОД «ДОРОЖНОГО» НАЦПРОЕКТА

Повлиять на ход работ в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»** можно будет через интерактивную карту, которую **Минтранс РФ** планирует интегрировать с сервисами «Яндекса». Об этом порталу «Будущее России. Национальные проекты», оператором которого является ТАСС, рассказал **директор департамента госполитики в области дорожного хозяйства Минтранса РФ Григорий Волков**.

**Минтранс РФ** презентовал на Восточном экономическом форуме интерактивную карту **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»**, которая наглядно показывает где и какие работы проводятся в текущем году во всех 83 субъектах России, принимающих участие в **нацпроекте**. «Мы сразу видим фактический план работ на 2019 год и сколько уже сделано, - рассказал **Григорий Волков**, демонстрируя работу карты. - В любой субъект РФ можно углубиться, посмотреть все дорожные объекты, которые сейчас в работе, увидеть формат работ, ситуацию до ремонта, и после». В том числе, увидеть и где субъекты отстают или опережают планы реализации **нацпроекта**. Кроме того, по каждой дороге пользователи могут зайти и оставить комментарии, предложения.

Пока карта в режиме наполнения, не везде, к примеру, есть фотографии. Более того, сам функционал карты планируется вскоре существенно расширить. «Мы так же уже с «Яндексом» и другими агрегаторами общались и договорились сделать специальный интерфейс, который позволит им с нашими системами, нашей картой общаться, - рассказал **Волков**. - Оставить замечания или подробнее узнать о какой-то дороге можно будет прямо через «Яндекс».

Граждане смогут стать нашими глазами на месте, говорит **Волков**, сверяя заявленное с реальной жизнью. Запустить интеграцию с «Яндекс» планируется в начале следующего года, после доработки ряда ведомственных систем. Карта ведь создается в первую очередь для граждан, подчеркивает **Волков**, как и сам **нацпроект**. «Мы отдельно провели опрос нескольких тысяч человек, чтобы понять, какие именно показатели для пользователей на слух воспринимаются лучше», - говорит **Волков**. К примеру, цель **нацпроекта** по сокращению мест ДТП задана в процентах, но на карте она в абсолютных числах для наглядности.

Первичные данные

Основой карты сейчас является система электронного бюджета «Эталон». «Каждый субъект вводит свои данные по исполнению **нацпроекта**. У каждого объекта есть кураторы, мы видим как часто они выезжают на объект, как часто появляются и устраняются замечания. Все гарантийные случаи также отражаются», - рассказал **Волков**. Но уже идет создание новой системы. «У нас создается специальный электронный ресурс - система контроля дорожных фондов, - говорит **Волков**. - В него будут загружены полные паспорта дорог». До конца года планируется верифицировать их с субъектами и начать синхронизацию двух систем.

Планы текущих дорожных работ актуализируются ежегодно. Непосредственно в **нацпроекте** программы сформированы шестилетние, но и они могут корректироваться при условии, что это не затормозит достижение целей. «Естественно на шесть лет вперед представить обстановку субъектам сложно. Появляются новые районы, появляются дополнительные работы после весны, - говорит **Волков**. - Какие то дороги наоборот, ожидалось, что потребуют ремонта, но остались в нормативном состоянии».

Наше требование, как отметил **Волков**, сохранять маршрутность, то есть чтобы одна дорога не переходила из ровной в ямы, а потом опять в ровную. По его словам, именно маршрутность создает ощущение хороших дорог, глаза уже поднимаются выше, повышаются требования уже и к фасадам и к организации городской жизни.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/1003609>

### ТАСС; 2019.09.06; ВЛАСТИ РАССЧИТЫВАЮТ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ КОЛМОВСКИЙ МОСТ В ВЕЛИКОМ НОВГОРОДЕ ДОСРОЧНО

Специалисты начали восстановление внутренних элементов основной переправы Великого Новгорода, износ которой составляет более 65%. Есть возможность завершить капитальный ремонт досрочно, сообщил в пятницу мэр города Сергей Бусурин на встрече с губернатором Новгородской области Андреем Никитиным.

Компания из города Балашиха Московской области выиграла конкурс на ремонт основной переправы Великого Новгорода - Колмовского моста - в августе. Цена контракта - 312,8 млн рублей, срок завершения работ по договору - июнь 2021 года.

«Работы начаты. И есть договоренности с подрядной организацией, есть вся необходимая техника, все необходимые знания и умения, чтобы ремонт состоялся не в 2021 году, а закончился в конце 2020 года», - сказал Бусурин.

Он добавил, что в этом году специалисты капитально ремонтируют внутренние элементы Колмовской переправы, выполняющих несущую функцию. «В следующем году будет частичное перекрытие моста. Дорожное полотно, освещение, тротуары будут сделаны, перильные ограждения также отремонтируют», - добавил Бусурин.

Как сообщалось, износ Колмовского моста еще в 2016 году составлял более 65%, но капитальный ремонт откладывали из-за отсутствия финансирования. В августе 2019 года Новгородская область получила дополнительное финансирование на сумму 970 млн рублей из федерального бюджета на реконструкцию региональных и муниципальных магистралей, часть средств будет потрачена на ремонт Колмовского моста.

Переправа через реку Волхов соединяет две основные части Великого Новгорода. По нему движется основная часть грузопотока с интенсивностью движения более 3 тыс. автомобилей в сутки. Мост построили в 1978 году. Первый и последний капремонт там проводился в 1993 году.

<https://tass.ru/v-strane/6854261>

### ТАСС; 2019.09.06; НОВГОРОДСКИЕ ТРАССЫ ПРОТЯЖЕННОСТЬЮ 450 КМ ПОЛУЧАТ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ СТАТУС

Власти Новгородской области предоставили в **Росавтодор** документы, необходимые для передачи почти 450 км новгородских дорог в федеральную собственность. Об этом сообщил в пятницу на своей странице в Instagram **министр транспорта**, дорожного хозяйства и цифрового развития региона Станислав Шульцев.

Ранее губернатор Новгородской области Андрей Никитин сообщал ТАСС, что в федеральную собственность будут переданы трассы Крестцы - Окуловка - Боровичи - Устюжна и М-10 - Невель протяженностью около 450 км.

«Только что передали в **Росавтодор** всю документацию, необходимую для передачи 449,3 км региональных дорог в федеральную собственность. Впереди большая работа по приемке-передаче, но первый шаг сделан, и к 1 января 2020 года региональные участки дорог, которые проходят через Пестово, Боровичи, Окуловку, Крестцы, Яжелбицы, Демянск, Марево и Холм станут федеральными, и процесс передачи будет завершен», - написал Шульцев.

По словам Шульцева, после получения федерального статуса эти дороги капитально отремонтируют, что позволит сэкономить деньги областного дорожного фонда. Как пояснили ТАСС в пресс-службе регионального правительства, за три года на ремонт передаваемых участков дорог регион направил 2,1 млрд рублей, ежегодное содержание обходилось в почти 40 млн. Кроме того, передача магистралей, по мнению областных властей, откроет региону транспортные перспективы.

«Новгородская область будет частью уникального проекта «Северный широтный коридор», который пройдет и через населенные пункты региона, что даст дополнительные возможности для развития объектов придорожного сервиса, приток новых инвестиций и,

как следствие, организацию рабочих мест», - поясняет Шульцева в опубликованном сообщении.

<https://tass.ru/obschestvo/6855601>

### ТАСС; 2019.09.06; САРАТОВСКОЙ ОБЛАСТИ НУЖНО БОЛЕЕ 150 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ

Саратовской области необходимо более 151 млрд рублей на приведение всех дорог региона в нормативное состояние, сообщил ТАСС **министр транспорта** и дорожного хозяйства региона Николай Чуриков.

«Для приведения сети региональных дорог в состояние, отвечающее эксплуатационным требованиям, необходимо выполнить ремонт автодорог, в том числе капитальный ремонт, на общую сумму более 151 млрд рублей», - сказал министр.

Он уточнил, что в настоящий момент лишь около 11% процентов дорог в области находится в нормативном состоянии. Такая ситуация, по словам министра, сложилась из-за того, что «дорожная отрасль оставалась недофинансированной на протяжении десятков лет». «Средств на строительство новых трасс и реконструкцию основания дорог просто не было. <...> Мы просто латали дыры. В этих условиях неудивительно, что большая часть дорожной сети пришла в негодность», - пояснил министр.

Всего в области, по данным министерства транспорта и дорожного хозяйства, нуждаются в ремонте более 6 тыс. км дорожной сети - это дороги общего пользования регионального или межмуниципального значения.

«Мы надеемся, что изменить ситуация поможет национальный проект **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. **Нацпроект** необычайно важен для региона, так как он позволяет перейти от усилий по сохранению дорог и мостов к их приведению в нормативное состояние. В целом финансирование **нацпроекта** на 2019 год составляет более 4 млрд руб. На эти средства в области будет отремонтировано порядка 300 км дорог, основной объем работ уже находится в завершающей стадии или в процесс приемки. Программа ремонта по **нацпроекту** будет выполнена до 31 октября», - добавил министр.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/1008607>

### ТАСС; 2019.09.06; В САРАТОВСКОЙ ОБЛАСТИ ДОПОЛНИТЕЛЬНО ОТРЕМОНТИРУЮТ 12 КМ ДОРОГ ЗА СЧЕТ ЭКОНОМИИ НА ТОРГАХ

Саратовская область увеличит протяженность дорог, ремонтируемых по **нацпроекту** «Безопасные и качественные автомобильные дороги», на 12 км за счет сэкономленных на торгах средств, сообщил в пятницу ТАСС **министр транспорта** и дорожного хозяйства региона Николай Чуриков.

«В этом году нам удалось увеличить протяженность дорог, отремонтированных по **нацпроекту**, за счет экономии по результатам торгов. Дополнительно будет отремонтировано 12 км дорог», - сказал Чуриков.

Как уточнили в министерстве транспорта и дорожного хозяйства региона, в 2019 году планировали отремонтировать 300 км дорог, финансирование по **нацпроекту** составило 4,9 млрд рублей (2,7 млрд - из федерального бюджета). Среди объектов **нацпроекта** - трасса Самара - Пугачев - Энгельс - Волгоград и дорога-дублер до нового международного аэропорта.

По словам министра, регион сумел сэкономить 26 млн рублей, к этим средствам прибавилось софинансирование областного дорожного фонда. Средства направят на ремонт перил и барьерных ограждений на мостах регионального значения, также продолжат капитальный ремонт по ул. Овражная в Энгельсе и отремонтируют участки улиц в Саратове.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/1006333>

### **ТАСС; 2019.09.06; В СТАВРОПОЛЬСКОМ ГОРОДЕ МИХАЙЛОВСКЕ ОТРЕМОНТИРОВАНЫ ДОРОГИ НА СЕМИ УЛИЦАХ**

Дорожные работы в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** проводятся на семи улицах города Михайловска в Ставропольском крае, на эти цели направлено порядка 160 млн рублей, сообщила в пятницу пресс-служба министерства дорожного хозяйства региона.

«Новое дорожное полотно появилось на семи улицах города: Гагарина, Октябрьской, Выставочной, Коллективной, Вокзальной, Орджоникидзе и Пушкина. Кроме того, здесь обустроили тротуары для большего удобства людей. Сейчас специалисты устанавливают освещение, новые дорожные знаки и светофоры. После появится барьерное ограждение и новая дорожная разметка», - говорится в сообщении.

По данным пресс-службы, на проведение работ в рамках **нацпроекта** затратили почти 158 млн рублей, а общая протяженность работ составила более 8,5 км.

В рамках **нацпроекта** на территории Шпаковского района дорожные работы уже завершены на участке дороги «Верхнедубовский - примыкание к дороге Шпаковское-Дубовка Казинка». Всего в эксплуатацию введено более 8 км новой дороги. Кроме того, близки к завершению дорожные работы на участке дороги «Липовчанский - Темнолесская», примыкание к автодороге «Подъезд к городу Ставрополю» от трассы «Кавказ». Здесь скоро введут в эксплуатацию 23 км автодороги.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/1008545>

### **ТАСС; 2019.09.06; ВОЛОГОДСКИЕ ВЛАСТИ ПОЛУЧИЛИ 1,5 МЛРД РУБЛЕЙ НА ВОЗВЕДЕНИЕ МОСТА В ЧЕРЕПОВЦЕ**

Вологодская область из федерального бюджета получила 1,5 млрд рублей на строительство второго моста через реку Шексну в моногороде Череповце. Об этом в пятницу сообщила пресс-служба правительства региона.

«Подписано распоряжение правительства РФ, в котором расписаны цифры о финансировании по линии **Минтранса** РФ строительства нового мостового сооружения на сумму 1,5 млрд рублей. Данная инициатива позволит нам ускорить процесс финансирования объекта, закончить его возведение в августе 2022 года», - привела пресс-служба слова первого заместителя губернатора, председателя правительства области Антона Кольцова.

По его словам, «если федеральные транши будут поступать и далее, средства областного бюджета, прописанные в контракте на строительство моста, будут высвобождаться, что позволит направлять ресурсы на другие важные и нужные социальные объекты инфраструктуры».

Средства выделены по государственной программе «Развитие транспортной системы России». Это крупнейший инфраструктурный проект Череповца за последние 40 лет и один из крупнейших проектов области. Мост в шесть полос свяжет Зашекснинский и Зареченский районы Череповца и выведет за пределы центральных улиц города транзитный транспорт, направляющийся из Санкт-Петербурга в сторону Москвы, Рыбинска и Ярославля.

Первоначально сдать объект стоимостью 16,5 млрд рублей планировалось в 2025 году, но затем власти договорились с подрядчиками завершить строительство к 15 августа 2022 года. К этому же сроку будут построены все подходы к мосту с обеих сторон.

<https://tass.ru/ekonomika/6854264>

### **ИЗВЕСТИЯ; ИРИНА ЦЫРУЛЕВА РОЗА АЛМАКУНОВА; 2019.09.09; ВОСТОЧНЫЙ АКЦЕНТ: НА ВЭФЕ ПОДПИСАНО СОГЛАШЕНИЙ НА 3,4 ТРЛН**



### РУБЛЕЙ; ОСНОВНЫМ МОТИВОМ ФОРУМА СТАЛО ПРИВЛЕЧЕНИЕ ФИНАНСОВЫХ И ЧЕЛОВЕЧЕСКИХ РЕСУРСОВ В РЕГИОН

На Восточном экономическом форуме (ВЭФ) было подписано 270 соглашений на сумму более 3,4 трлн рублей. Это на 13% больше, чем в прошлом году, сообщил журналистам вице-премьер Юрий Трутнев на пресс-конференции по итогам трехдневного мероприятия. Инвесторы всё активнее приходят в регион, открывают новые производства. Но человеческого ресурса, квалифицированных кадров не хватает. Справиться с дефицитом поможет решение президента Владимира **Путина** ввести на Дальнем Востоке льготную ипотеку всего под 2% сроком на пять лет. Действовать она будет только в этом регионе. Льготное кредитование предлагается распространить на первичное жилье и объекты индивидуального жилищного строительства для участников программы «Дальневосточный гектар». Эксперты считают, что это позволит сократить отток населения, а возможно, даже приведет к его притоку в регион. Впрочем, и бума ждать пока не стоит.

Больше инвестиций

ВЭФ проходил во Владивостоке с 4 по 6 сентября. Его целью в этом году было содействие экономическому развитию Дальнего Востока и расширению международного сотрудничества. Форум посетили крупные делегации из Индии, Японии, Малайзии, США и других стран. По словам Юрия Трутнева, на ВЭФ приехали более 8,5 тыс. человек из 65 государств, тогда как в прошлом году в форуме участвовали 7,3 тыс. человек. Из иностранных делегаций самые представительные были у Японии — 588 человек, Китая — 395 человек, Южной Кореи — 285, Индии — 204. Немало гостей также прибыло из Монголии — 69 человек, США — 63, Сингапура — 58. Всего в сессиях и дискуссиях приняли участие 440 компаний.

По данным Юрия Трутнева, в этом году было подписано 270 соглашений на сумму более 3,4 трлн рублей — рост к прошлому году составил 13%. А по сравнению с первым форумом, прошедшим в 2015 году, — в 2,6 раза. Тогда было подписано около 80 соглашений на сумму в 1,3 трлн рублей, а уже на втором в 2016 году — более 200 почти на 2 трлн рублей. В последующие годы эти цифры также росли: в 2017-м подписано 217 соглашений на 2,5 трлн рублей, а в 2018-м — 176 на 3 трлн рублей.

Наиболее значимыми в этом году, по словам вице-преьера, стали контракты по таким проектам, как Баимский ГОК на Чукотке, Находкинский завод минеральных удобрений в Приморье, Малмыжское месторождение в Хабаровском крае, ГОК «Озерный» в Бурятии и якутское АО НК «Гуймаада-нефть».

Особое место в череде ярких заявлений заняло и решение о строительстве Владивостокской кольцевой автомобильной дороги (ВКАД). По словам главы Приморья Олега Кожемяко, к этому процессу приступят уже в 2021 году. Проект планируется реализовать по схеме концессионного соглашения, предполагаемый объем инвестиций — 100 млрд рублей.

В частности, предполагается строительство четырехполосной магистрали непрерывного движения, основное направление которой остров Русский – мыс **Токаревского** – мыс Кунгасный – улица Русская – улица Маковского. Протяженность составит 27,4 км.

В целом, как отметил **Владимир Путин**, за период с 2015 года инвесторы вложили в экономику Дальнего Востока 612 млрд рублей. За пять лет было создано 39 тыс. рабочих мест, а рост промышленного производства составил 23%.

— Это без малого в три раза выше, чем в целом по стране, — отметил президент.

Ранее президент поставил задачу: к 2024 году Россия должна войти в число пяти крупнейших экономик мира. Для Дальнего Востока в Национальной программе развития региона до 2035 года поставлена задача достичь экономического роста в 6%.

Предпринимателей же, планирующих заниматься бизнесом на Дальнем Востоке, президент призвал изучить практики и инструменты, которые созданы здесь. По его

словам, в регионе бизнесу предложили совершенно новые, во многом уникальные инструменты глобальной поддержки конкурентоспособности.

На Дальнем Востоке, по словам президента, уже образовано 20 территорий опережающего социально-экономического развития (ТОР) с особыми условиями для организации производств, налоговыми режимами и мерами господдержки. В этих ТОР зарегистрировано 369 резидентов, которые заключили соглашения почти на 2,5 трлн рублей и обязались открыть более 60 тыс. новых рабочих мест.

Выделили главное

В рамках форума прошло заседание Госсовета по важнейшей теме — Нацпрограмме развития Дальнего Востока на период до 2025 года. **Владимир Путин** поставил задачу с учетом обсуждения в течение 2,5 месяцев ее доработать.

Особо выделил президент и ситуацию с демографией в регионе, которая требует действенных мер. Он объявил о запуске ипотечной программы под 2% сроком на пять лет. Льготное кредитование распространится на первичный рынок жилья, а также на ИЖС для тех граждан, которые взяли «дальневосточный гектар». В качестве источников финансирования выступят Фонд развития Дальнего Востока и средства госпрограммы «Развитие Дальнего Востока».

— Согласен запустить в регионе специальную ипотечную программу, по которой молодые семьи смогут брать кредит на покупку квартиры или дома в дальневосточных регионах всего под 2% годовых, — сказал российский лидер.

Но он подчеркнул, что распространять такую программу на все регионы не планируется, так как ее цель — привлечь людей с образованием, квалифицированные кадры именно на Дальний Восток.

Льготная ипотека под 2% годовых простимулирует развитие региона, поможет удержать местных жителей и привлечь других граждан из центральной части России, уверен доцент РЭУ им. Плеханова Денис Домащенко.

Однако не стоит ожидать, что программа глобально переломит тенденцию и будет бум переселения. Более положительный эффект могло бы принести решение опустить ставку до 0% годовых, сказал «Известиям» эксперт. Дальневосточному федеральному округу (ДФО) нужны социально ориентированные программы, в противном случае Россия может проиграть в конкуренции за человеческий капитал. С развитием новых технологий и распространением интернета многие мигрируют в юго-восточные страны, которые сегодня развиваются семимильными шагами, отметил Денис Домащенко.

Большая часть внутривополитических вопросов форума решалась на заседании президиума Госсовета. Именно там **Владимир Путин** произнес одну из самых громких за время форума фраз: «Не знаю, какие придурки так говорили». Так он прокомментировал слова главы Якутии Айсена Николаева, который заявил, что раньше «даже с высоких трибун порой звучало, что Дальний Восток — это балласт, требующий только льгот и бюджетных вливаний».

По мнению профессора Московского гуманитарного университета Алексея Скопина, такое заявление президента в высшей степени актуально, ведь и сегодня целый ряд чиновников относятся к Дальнему Востоку именно как к ненужному балласту. Как считает эксперт, этот регион — перспективная территория, но нужно было вкладываться в нее 20 лет назад, чтобы удержать население. Возможно, после заявлений главы государства о необходимости реализации новых инвестпроектов в интересах и нуждах людей будут изменения. Действующие сейчас программы по удержанию и привлечению населения в регион оказались неэффективными, о чем много раз ранее заявляли эксперты, поэтому нужна новая концепция развития ДФО, резюмировал профессор.

Оценивая итоги форума, эксперт констатировал постепенный поворот нашей страны на Восток. Но в этом, как он считает, не стоит переоценивать роль ВЭФа. На форумах всегда

на переднем плане информация о подписанных меморандумах, договорах и их суммах. Но важнее результаты подписанных договоренностей, заметил эксперт.

<https://iz.ru/919062/irina-tyruleva-roza-almakunova/vostochnyi-aktcent-na-vefe-podpisano-soglashenii-na-34-trln-rublei>

### **ИЗВЕСТИЯ; ИРИНА ЦЫРУЛЕВА, ПЕТР МАРЧЕНКО; 2019.09.09; «ОТ ПЕРВОГО ВЗДОХА ДО ГРОБОВОЙ ДОСКИ ВСЁ НАДО ОТРЕГУЛИРОВАТЬ», ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР МАКСИМ АКИМОВ — О ПРИЧИНАХ ОТСТАВАНИЯ РОССИЙСКИХ ЗАКОНОВ ОТ РЕАЛЬНОСТИ, НОВЫХ ОНЛАЙН-СЕРВИСАХ И БУДУЩЕМ АВИАЦИИ**

Тестовый эксперимент по выдаче в России электронных паспортов начнется в Москве в первой половине 2020 года с запуском отдельного приложения. Он будет распространен на услуги, где нет юридически значимых трансакций. Например, при покупке алкогольной или табачной продукции вместо бумажного паспорта можно будет предъявить мобильное приложение. Об этом в интервью «Известиям» на Восточном экономическом форуме рассказал вице-премьер **Максим Акимов**. Он также назвал вероятные сроки появления в России виртуальных сим-карт, рассказал о необходимости выхода на рынок новых авиакомпаний и обозначил обсуждаемые в правительстве меры по сдерживанию цен на билеты и керосин.

Мировой лидер

— На ВЭФ вы отметили, что государства оказались в ситуации, когда крупные компании знают о гражданах больше, чем власть. Это угроза, возможность или данность, с которой надо смириться?

— Прежде всего это реальность, которая наступила и требует изменения моделей государственного поведения, управления по двум главным направлениям.

Первое: рост доверия, когда государство становится платформой, а граждане — клиентами. Ты становишься либо платформой, либо частью чужой платформы, и клиенты переходят к тому, на чью политику ты влиять не можешь. В таком мире рост доверия между человеком и тем, кто предоставляет сервисы — в данном случае государством, — критически важен. Второе: люди не пойдут за тобой, если ты не будешь давать современный качественный продукт.

Я не совсем полно описываю этот мир, когда говорю в терминах продаж — «продукт», «клиент», но мир очень изменился. Выросло целое поколение, которое с детства знает свайповые движения на сенсорном экране мобильного устройства. Дети знакомятся с этими устройствами иногда раньше, чем начинают ходить.

— Способно ли государство стать конкурентом крупнейших транснациональных IT-корпораций?

— Те, кто не смогут, выпадут из будущего. Государства, которые хотят вписаться в этот мир, будут меняться. Есть страны, которые точно способны на это. К ним относится Россия, мы один из глобальных технологических лидеров.

По масштабу IT-компаний, их капитализации и технологическому влиянию на первых позициях сейчас США и Китай. Европа из повестки отчасти выпала — я имею в виду цифровую повестку с технологиями промышленного производства. Мы точно входим в очень небольшой пул стран, которые имеют и современные технологии, и очень актуальные цифровые заделы, начиная от автономных вещей и заканчивая кибербезопасностью, от поисковых систем до финтех. Россия — лидер в мире по этим направлениям, по цифровому государству. У нас самый посещаемый в мире сайт госуслуг, несколько сотен миллионов трансакций в сутки совершается через единую систему обмена информации между госорганами. Теперь нам нужно перевести это в новую технологическую фазу. Мы всегда говорили про госуслуги, а сейчас уже говорим про жизненные ситуации.

Предъявите приложение

— Вы имеете в виду суперсервисы? Какие будут запущены в ближайшее время?

— С ноября запускаем в тестовом режиме «Оформление европротокола онлайн»: два смартфона, два автовладельца, несколько минут и участники ДТП разъехались. Всё онлайн. То же самое будет в разных ситуациях — от поступления в вуз до моментов, связанных с появлением нового члена семьи.

Уже есть понимание, как технологически сделать гораздо более сложную вещь — построить управление государством на цифровых кейсах. Например, какой режим работы социального учреждения — детского сада — лучше организовать, исходя из анализов маршрутов родителей на работу в конкретном микрорайоне путем сбора данных об их перемещениях. Какова наиболее удобная модель работы, кто, когда и по какому маршруту ведет ребенка в садик, забирает, как под это подстроить систему общественного транспорта. Как изменить систему соцподдержки, исходя из реальной модели доходов людей, бедности. Очень важно, чтобы федеральные и региональные власти двигались к этой повестке.

— Электронный паспорт — еще один элемент цифровой повестки. Когда он будет запущен, что для этого делается? Что станет первым этапом их внедрения?

— Думаю, эксперимент в Москве начнем в первой половине 2020 года. В паспорте будет два компонента: карта с чипом и приложение на мобильном устройстве. Важен не сам цифровой паспорт, а то, какие сервисы он будет обеспечивать, на какой уровень поднимет безопасность. В ходе эксперимента мы хотим, чтобы люди сами выбрали дизайн приложения, цветовую гамму, удобство пользования, рассказали бы нам, какой функционал нужен. Эксперимент, скорее всего, распространим на услуги, где нет юридически значимых трансакций. Например, при покупке алкогольной или табачной продукции вместо бумажного паспорта можно будет предъявить мобильное приложение. Мы поймем уровень попыток совершения мошенничества с использованием приложения, оценим его взламываемость.

— Где можно будет скачать приложение?

— Сделаем его и под iOS, и под Android, и под российскую операционную платформу «Аврора». После скачивания потребуется пройти процедуру аутентификации, получить соответствующие коды, чтобы синхронизировать его с порталом госуслуг. Сделать это надо будет единожды. Приложение будет на российской криптографии. В целом работать это будет примерно так, как работает сейчас оплата товаров и услуг с помощью NFC (технология беспроводной передачи данных).

— А сможет такая система контролировать и блокировать продажу алкоголя людям с сильным алкогольным опьянением или, скажем, находящимся за рулем?

— Сделать это сложно не технически, а юридически — нужно будет обязательно устанавливать считывающие устройства: либо тачскрины для считывания отпечатков, либо с технологией распознавания лиц, что законодательно очень непросто.

Гораздо важнее, чтобы анализаторы и интерпретаторы, например, мимики человека с помощью технологий искусственного интеллекта не позволяли управлять автомобилем в нетрезвом виде. Это довольно зрелые технологии, мы недалеко находимся от этого.

— Недалеко — это сколько?

— Мы обсуждаем это сейчас абсолютно серьезно. Возможно, в горизонте нескольких лет станет обязательной установка систем слежения за состоянием водителя с помощью технологии распознавания лиц. Моргание, поворот головы, состояние век, рта — всё будет считываться. Я сам тестировал эти системы как водитель. В общественных перевозках, перевозках детей, при движении грузового транспорта это совершенно необходимо, и надо в эту сторону двигаться. В цене технологии Россия тут тоже лидер.

— То есть такие технологии мы можем экспортировать?

— Конечно, это повод продвигать их на внешние рынки.

Писать законы круглосуточно

— Насколько сократится госаппарат с введением электронных паспортов, подсчитывали?

— Пока рано говорить об этом. Мы всё время бежим по двум дорожкам с разной скоростью. С одной стороны, мир усложняется, появляются невиданные отрасли, которыми тоже надо заниматься. С другой стороны, эти технологии позволяют избавиться от рутинного труда, но люди необходимы в других местах. Мир становится значительно сложнее. Главное сейчас, чтобы сокращалось количество прямых контактов между чиновниками и гражданами, время в очередях, взятки и поборы.

— Введение виртуальных сим-карт активно обсуждалось в обществе, потом эта тема несколько затихла. Будете их внедрять?

— Сделаем точно. Но есть экономический аспект: сложившейся системе продаж этой услуги уже 20 лет, она устоялась и понятна. Есть и технологические вопросы, связанные с безопасностью, идентификацией и российскими требованиями к распознаванию абонента. Мы их решим в течение года и запустим такие карты. Ведь сим-карта — тоже маленький чип. Если этот чип — комбинация алгоритмов, которую можно встроить в телефон, зачем он нужен отдельно.

— Насколько вообще законодательство сегодня успевает за реальностью?

— Не успевает — и это самая большая наша проблема. У нас законодательство построено на тотальном описании жизни нормами и регуляторикой: мы семантически, смыслами, пытаемся описать всё, как оно должно быть, любую вещь, любую работу, от первого вздоха до гробовой доски всё надо отрегулировать... Но такая в хорошем смысле комплексность нас тормозит. Мы можем заставить чиновников писать законы круглосуточно — всё равно не успеют в ногу со временем. В такой ситуации нужно брать на себя только наиболее чувствительные для общества моменты, например, очень важно регулировать оборот данных. Это один из двух центральных сюжетов XXI века. Второй — экология.

— В нашем детстве была фраза: «Мойте руки перед едой». С точки зрения информационной безопасности как бы вы ее сегодня перефразировали?

— «Не вводите пароль 12345».

Вопрос не снят

— Помимо цифровой повестки ваша вотчина — транспортный сектор. Что ждать от авиации? Будут ли у нас новые региональные авиакомпании?

— Да, уверен.

— ВТБ и Сбербанк рассматривали варианты создания такого регионального игрока, но дальше слов дело не пошло. Почему?

— Мне кажется, партнеры не увидели комплексности нашего подхода и, наверное, справедливо. Нам его надо пересмотреть. Нельзя говорить так: «Есть регионы, пусть они как хотят, так маршрутную сеть и формируют. Пусть несут нам заявки, а мы будем их субсидировать». Формирование маршрутной сети невозможно без федеральной сети и территориальных хабов, должна быть целостная система. Не надо воспроизводить маршрутную сеть Советского Союза, я ее изучал, хорошо знаю. Ее невозможно и бессмысленно воспроизводить — то была абсолютно другая страна.

Нужно иметь представление об экономике маршрутной сети, о парке судов, потому что с таким «зоопарком» судов невозможно выстроить экономику. Нужно иметь представление о подготовке летного состава, о развитии наземной инфраструктуры и новой структуре воздушного пространства. Когда мы всё это увяжем, скажем: «У нас есть новая модель региональных перевозок, основанная на нашей внятной политике по этим четырем направлениям».

самолет в аэропорту Фото: ИЗВЕСТИЯ/Алексей Майшев

Наверное, тогда нам поверят и скажут: «Давайте рискнем, сделаем такой бизнес. Дайте нам льготную ставку на лизинг воздушных судов российского производства. На эти



маршруты — субсидии, а на эти — не надо. Здесь мы выиграем за счет выгодных маршрутов, отдайте нам вот эти международные направления или внутрироссийские — тогда мы готовы приобрести 15 машин такого и пять машин другого класса. Будем в этом сегменте работать». Такой разговор надо выстроить.

Конечно, это будут новые компании. Наверное, можно будет вернуться и к разговору со Сбербанком и ВТБ об их создании. Я считаю, что разговор этот не закончен.

— А как решить вопрос убыточности крупных перевозчиков? Например, ситуацию, сложившуюся вокруг авиакомпании Utair? Ранее вы говорили, что вариант ее банкротства не самый лучший, но и постоянные госвливания — тоже не вариант. Что тогда делать?

— Utair — частная компания, у нее есть пул кредиторов. Могу только констатировать, что она успешно завершила реструктуризацию облигационных займов, ведет переговоры с синдикатом по условиям реструктуризации долга. Не буду их публично обсуждать. Могу только еще раз подтвердить, что вариант с банкротством для нас неприемлем, потому что компания держит большой объем маршрутной сети, в том числе региональной. В октябре вернемся к этому вопросу, будем смотреть отчет о выполнении поставленных задач. Реструктуризации долга и новых финансовых условий недостаточно для того, чтобы получить устойчивость, — нужна новая бизнес-модель. Мы хотели бы ее видеть.

— Отчет должен предоставить **Минтранс**?

— **Минтранс** и менеджмент Utair. Мы в хорошем диалоге, коллеги отзываются на наши запросы, на повестку, всё прекрасно понимают. Но нам бы хотелось видеть не только решение текущих вопросов с долгом, но и перспективы.

— Нет ли у вас ощущения, что необходимое в свое время укрупнение рынка авиаперевозок, его стабилизация за счет крупных игроков привели в итоге к стагнации, которая влияет и на цены билетов? Допускаете ли вы сейчас появление новых игроков на рынке авиаперевозок?

— Конечно, низкая конкуренция, помимо состояния парка, наземных сооружений, — главный вопрос отрасли, который надо решать. Появление новых игроков не только возможно, это в наших планах. Мы точно будем подталкивать, стимулировать разными инструментами, экономически и политически «спонсировать».

Заправка топливом самолета Фото: РИА Новости/Александр Кряжев

— Ситуация с ценами на авиакеросин ранее также активно обсуждалась — они росли. Ввели демпфер, но рынок говорит, что он не работает, потому что цены на топливо вряд ли достигнут установленной высокой планки, при которой возможны компенсации авиакомпаниям. Что делать?

— В правительстве не снят с повестки вопрос о частичной компенсации потерь для авиакомпаний при высоких ценах на авиакеросин для торможения роста стоимости авиаперевозок. Мы прекрасно понимаем, что компании тяжело закончили 2018 год и тяжело закончат 2019-й. Это реальность. Хотя в нынешнем году такого скачка, как год назад, не было, но общий объем затрат, по нашим оценкам, составляет около 60 млрд рублей, возможный объем убытков — около 30 млрд. По отрасли был бы отрицательный годовой финансовый результат, если бы не прибыль аэропортов.

— Что нас ждет с ценами на билеты? На рынке говорят о неизбежном как минимум 10-процентном росте в этом году.

— В диалоге с компаниями мы постараемся этого не допустить. Сложно брать на себя обязательства, потому что это рынок, всё имеет свою экономику. Затраты авиакомпаний действительно сильно выросли. Не надо забывать, что многие суда взяты в лизинг до 2014 года, до валютного скачка. То, что здорово выросли лизинговые платежи для тех, кто имел их в валюте, но работал на внутренних «рублевых» линиях, — тоже факт. Изменения курса валют влияют на экономику компаний — это второй компонент после стоимости авиационного керосина. Мы в самое ближайшее время вернемся к рассмотрению вопроса о прямой поддержке авиакомпаний.

<https://iz.ru/919075/irina-tyruleva-petr-marchenko/ot-pervogo-vzdokha-do-grobovoi-doski-vse-nado-otregulirovat>

### **ВЕСТИ; СЕРГЕЙ БРИЛЕВ; 2019.09.07; АВИАЦИЯ, ГАЗ, ЗАВОДЫ, КОСМОС: ИНТЕРВЬЮ ЮРИЯ БОРИСОВА**

Обустроенный теперь остров Русский с его Дальневосточным федеральным университетом, на базе которого проводится Восточный экономический форум, красотности с купюры «Владивосток две тыщи» - все это прекрасно. Витрина страны на Тихом океане такой и должна быть. Но есть, конечно, и изнанка - тот Дальний Восток, куда все больше людей приезжает, но откуда по-прежнему многие уезжают. И об этом надо говорить. Где новые рабочие места? Где новая культура быта?

Итак, мы начинаем освещение Восточного экономического форума с центра Владивостока, где стоит подлодка С-56 — самая результативная советская субмарина времен Великой Отечественной войны, первая, которая совершила кругосветку. У нас про нее был целый фильм. Ее по частям произвели в тогдашнем Ленинграде и через всю страну привезли на Дальний Восток. Вопрос: чем сегодняшняя промышленность России хуже тогдашней?

В качестве ответа — новая необъятная судостроительная «Звезда» в Большом Камне. Накануне пленарной сессии ВЭФ сюда на катере «Ураган», прибыли президент **Путин** и премьер Моди. И **Путину** было что показать. С советских времен здесь ремонтируют подлодки, а теперь будут строить ледоколы нового поколения «Лидер», а еще танкеры и газовозы. Сборка опять же будет происходить по частям. Но производство этих частей — здесь же. А значит, не потребуется везти их через всю страну, как раньше. На «Звезде» «Вести в субботу» поговорили с куратором этой стройки, профильным вице-премьером федерального правительства Юрием Борисовым.

- Юрий Иванович, вы в этом всем «плаваете», я в первый раз. Где мы?

- Это одна из самых масштабных, наверное, строек на Дальнем Востоке, предназначена для строительства крупнотоннажного судостроения. Нам придется осваивать в тяжелых условиях в Арктике нефть, газ. Для этого нужны суда особого класса. В России такого производственного актива до сих не было, — рассказывает Юрий Борисов.

- Но здесь же за углом Южная Корея, там делали в основном?

- Нашим верховным главнокомандующим поставлена цель использовать разработку наших месторождений как катализатор еще для строительства и развития судостроения.

- Свой газ своими судами.

- Мы будем возить своими судами — это основная, ключевая задача, которую поставил президент. Первая очередь — 2019 год, вторая — 2023-й. Судостроительные заводы обычно меряют в тоннах переработки металла. Первая очередь позволит перерабатывать 90 тысяч тонн, вторая — 240: в сумме это 330 тысяч тонн металла.

- С чем это можно сравнить?

- Я вам так скажу: все существующие мощности предприятий ОСК меньше этой суммы.

- Включая Питер?

- Включая Питер, «Севмашзавод» и другие заводы.

- Это больше вместе взятого?

- Этот один завод будет перерабатывать металла больше. В частности, здесь будут строиться три ледокола «Лидер». Мощность — 120 мегаватт. Первая площадка — это тяжелый достроечный стапель. И там стоит уникальный кран «Голиаф» грузоподъемностью 1200 тонн. Металл поступает, осуществляются его раскрой и сборка плоских конструкций. Затем эти конструкции укрупняются этим замечательным краном, переносятся, происходит сборка, как в детском конструкторе Lego. И на финальном этапе просто-напросто идет стыковка всех этих модулей. Мы такую технологию никогда раньше не использовали. А второй этап — это уникальный сухой док. Просто вдумайтесь

в несколько цифр. Размер этого дока — 485 метров в длину, 440 метров в ширину, глубина — 14 метров. Он кстати, отметки плюс 2, минус 7, и там еще видно минус 10, минус 16. Три насоса, которые за 8 часов будут накачивать док водой и выкачивать воду. В этом доке могут одновременно строиться три газовеоза или два «Лидера». Забиты около 6 тысяч свай. Сдача дока — 2020 год.

- Этот кран — этажей 15, наверное, если сравнить с домом?

- Да, этот кран 20 дней поднимали. Он уникальный, 1200 тонн. Ну он строился в Китае. Если говорить о крановом хозяйстве, то «Уралмашзавод» поставляет краны меньшей грузоподъемностью, начиная от 320 тонн, тем не менее мы всячески стараемся при строительстве завода использовать продукцию российских производителей. У нас не только не строили такие корабли — даже проектов таких не было. Поэтому, конечно, мы работу строим с корейскими фирмами, в частности, с Samsung. Там ведется и разработка проектов под наши нужды, разработка технологий и передача сюда, идет обучение нашего персонала. Корпуса мы уже будем делать сами. Сейчас заканчивается ввод завода винторулевых колонок. Это основной механизм, который позволяет двигаться. Винторулевая колонка с очень хорошей локализацией — до 70% — мощностью до 20 мегаватт. Основные компоненты будут делаться в России, в Челябинске. Одна из задач, которая ставится перед заводом, — постепенное увеличение локализации.

- То есть это такой сборочный цех всей России в идеале?

- Это сборочный цех всей России. Абсолютно точно.

Средняя зарплата на «Звезде» — 78 тысяч. Но пока их особенно негде потратить: например, нет сетевых супермаркетов. Да и вообще в целом, на Дальнем Востоке культура быта пока отстает и от европейской части, и от крупных городов Урала и Сибири. Вот уж действительно, как говорят в Приморье, «широта — крымская, а долготы — колымская».

По формуле вовлечения всей страны положено идти строительству космодрома «Восточный» в таком еще одном дальневосточном регионе, как Амурская область, куда президент отправился после Восточного экономического форума. Как и новые океанские корабли, космический корабль собирают на месте старта и тоже по частям. На Восточный они приходят по железной дороге из Самары. Чтобы сократить этот путь, производство ракеты «Ангара» планируют перенести в Сибирь, в Омск. Тут главное — выдержать сроки строительства.

К еще одной дальневосточной теме перейдем, как ни странно, через Америку. Итак, в США компания Boeing приостановила тесты нового дальнемагистрального самолета 777-X.

В официальном комментарии говорится о непредвиденном событии во время испытаний на предельные нагрузки. Источник France Press утверждает, что от фюзеляжа отлетела дверь. Да, те колоссальные тестовые нагрузки в реальной жизни крайне маловероятны, но все-таки в компании Boeing хорошо помнят гибель полтысячи пассажиров Jumbo, который разбился в Японии в 1985-м и совсем недавние катастрофы двух новейших 737-MAX, поэтому осторожничают и перепроверяют.

Еще одна катастрофа, ударившая по Boeing, случилась в Японии 10 лет. Грузовой McDonnell Douglas крайне неудачно зашел на посадку и совершил так называемое «козление». В результате — взрыв, пожар, от фюзеляжа почти ничего не осталось.

Вот и у нас было много всего после похожей катастрофы в Шереметьево Sukhoi Superjet. В чем ее причина, нам еще только предстоит узнать от специалистов. Но пока можем констатировать: при нагрузках, схожих с теми, что были у MD-11 в Японии, в катастрофе Sukhoi Superjet были и выжившие. Значит, это — поистине самолет следующего поколения.

В то же время в мире летают всего 138 Superjet — могло бы быть больше. И вот это вновь переносит нас на российский Дальний Восток. Так что ждать рабочим авиазавода в Комсомольске-на Амуре, где делают Sukhoi Superjet? И что из опыта его производства и

эксплуатации может быть учтено при запуске МС-21? Опять же — информация из первых рук.

- Не так далеко отсюда расположен Комсомольск-на-Амуре, где находится завод по производству Superjet. Первый современный самолет новой России, масса технологий опробована, но количество произведенных самолетов все-таки небольшое, экспорт пока не задался. Какие планы?

- Он создавался в начале 2000-х в широкой кооперации с западными производителями, — сказал Юрий Борисов.

- Французские двигатели.

- Французские двигатели, очень большой вопрос авионики, шасси, очень много там присутствует западных производителей. Наверное, в той политической ситуации это был правильный шаг. Мы играли в разделение труда, чтобы сделать самый современный, самый высокотехнологичный летательный аппарат. Ну, вот что время показало. Стали вводиться санкции, поставщики начали повышать цену на свою продукцию, отказываться локализовывать агрегатную сборку на территории России, как произошло с двигателем САМ-146. Они практически отказались делать в России горячую часть. Сегодня мы решили вопрос только о ремонте по полному циклу, что тоже продвинуло нас вперед. Но все эти обстоятельства стали делать этот самолет неконкурентоспособным с точки зрения цены. И поэтому, чтобы удержать его на рынке, нужно провести достаточно серьезную работу по импортозамещению. Это один аспект. Второе. Не секрет, что мы отстаем и не имеем развитой инфраструктуры в плане послепродажного и сервисного обслуживания.

- Я так понимаю, у Boeing и Airbus сервис — это вопрос часов, а у нас — неделя, а иной раз и месяцы.

- Это вопрос часов. У нас действительно это — вопрос недель. Самолет в разы отстает от своих конкурентов. Предположим, если налет у Boeing и Airbus около 10-12 часов — норма, то у нас 3-4 часа — это достижение.

- В день?

- Да. Это единое мнение, что необходимо постепенно, поэтапно создавать конкурентную инфраструктуру для послепродажного и сервисного обслуживания.

- В России или по миру?

- В России, в первую очередь в основных центрах нашей перевозки: Москва, Санкт-Петербург, Красноярск, Новосибирск, Хабаровск. Это и строительство необходимых ангаров, и склады запасных частей, которые необходимо наполнять, чтобы не ожидать доставку в течение нескольких дней или иногда месяцев. Самолет в это время стоит, а в течение суток проводится замена. Это не только будет делаться для самолета Superjet, это инфраструктура создается для всей линейки летательных аппаратов.

- Сняли с языка. То есть МС-21 делается уже с учетом...

- МС-21 ляжет именно на эту инфраструктуру. У нас в планах — с 2021 года начать серийное производство, и мы загодя будем создавать эту инфраструктуру, чтобы не повторить ошибки вывода Superjet на рынок.

- Но Superjet остается, производство сохраняется.

- Существует заказ со стороны «Аэрофлота» — 100 самолетов дополнительно. Помимо этого, компании второго и третьего уровней — это еще около 50-70 образцов.

- То есть 150 машин надо сделать?

- Да, но я думаю, что у нас есть еще и потенциал продвинуть этот самолет и на внешний рынок.

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3186628>

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/810092/>

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/810140/>

### РИА НОВОСТИ; 2019.09.06; АЛЕКСАНДР КРУТИКОВ: ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЕ ГЕКТАРЫ ВОЗМОЖНЫ И В АРКТИКЕ

Аналог программы «Дальневосточный гектар» может быть актуален и для российской Арктики, так как на бесплатно выделяемых участках земли люди смогут построить себе дома, уверен замглавы министерства по развитию Дальнего Востока и Арктики Александр Крутиков. Об этом, а также о мерах, которые ведомство предпринимает для улучшения состояния социальной сферы в арктических регионах, и ходе выполнения поручения президента РФ по развитию Северного морского пути он рассказал в интервью РИА Новости в рамках Восточного экономического форума. Беседовала Марина Луковцева.

— Александр Викторович, пакет документов по системе преференций в Арктике согласован в конечном итоге со всеми ведомствами? Ранее сообщалось, что были вопросы у Минфина.

— Да, пока эти разногласия не сняты.

— Но время поджимает, предполагалось же, что преференции должны заработать с начала 2020 года?

— Такую цель, чтобы они заработали с 1 января, мы не ставили. По практике принятия закона о территориях опережающего развития я напомним: закон был подписан 29 декабря 2014 года, а сами преференции заработали спустя три месяца. Здесь, очевидно, тоже понадобится некий отлагательный срок после принятия законопроектов, потому что потребуется выпустить подзаконные акты, настроить всю работу институтов развития, чтобы начать принимать заявки от инвесторов. На это как минимум месяца три понадобится. Соответственно, мы ставим задачу, чтобы он заработал в следующем году.

— Стратегия развития Арктики до 2035 года должна быть подготовлена до 1 декабря. Чуть больше недели назад начат сбор предложений от населения по документу, затем пройдут экспертные обсуждения во всех арктических территориях. Каково ваше видение этого документа?

— Мы готовим три новых документа, которые будут определять развитие Арктики в ближайшие 15 лет. Первый – это основы госполитики в Арктике до 2035 года, который должен закрепить цели и приоритетные задачи развития арктической зоны. Работа над ним практически завершена. И мы после окончания Восточного экономического форума приступим к его обсуждению с нашими коллегами из других ведомств.

Собственно, в этом документе мы фиксируем цели, как мы их видим. В первую очередь, это цели, связанные с экономическим и социальным развитием арктической зоны, цели, связанные с арктическим морским путем. После того, как мы поймем, что эти цели и приоритеты всеми нашими коллегами поддерживаются, мы приступим к подготовке текста новой стратегии, которая должна эти цели и приоритеты, скажем так, трансформировать уже в конкретные механизмы, которые позволят достигать поставленных целей.

Третий документ, который мы готовим, – это редакция госпрограммы развития арктической зоны, которая должна определить конкретные мероприятия и финансирование на ближайшие пять лет, то есть первый этап в реализации новой стратегии.

В разработке документов участвуют непосредственно само министерство по развитию Дальнего Востока и Арктики, дальневосточные институты развития, регионы. Вы правильно отметили, что мы подключили экспертов к работе, потому что Арктика, на мой взгляд, с точки зрения внешних вызовов и внутренних сложностей значительно отличается от Дальнего Востока. Если мы за последние пять лет довольно глубоко погрузились в дальневосточную проблематику, то Арктика для нас новый предмет. Было бы, наверное, глупо пытаться все делать самим без подключения большого количества профессионалов, которые очень неплохо разбираются в разных проблемах арктической зоны.



— Какой срок отведен на подготовку каждого из трех документов?

— К 1 декабря они все должны быть подготовлены и согласованы. А дальше, имея в виду, что два из этих документа — основы и стратегия — относятся к документам в области стратегического планирования в сфере национальной безопасности, то правительство должно их вносить на утверждение или одобрение президенту.

— Вы сами отметили, что опыта работы в Арктике пока нет, но есть хорошие наработки на Дальнем Востоке. Какие-то практики собираетесь оттуда переносить?

— Начнем с того, что система преференций, которая сегодня готовится для Арктики, по отношению к дальневосточной более продвинутая, имея в виду, что набор проблем в арктической зоне более серьезный как с точки зрения инфраструктуры, так и с точки зрения социального развития, экономической активности. Вместе с тем, конечно, все лучшее, что на Дальнем Востоке заработало и показало свою эффективность, надо туда взять. В первую очередь это касается административных преференций, то есть упрощения процедур, связанных с получением земли или разрешений на строительство, с работой **пунктов пропуска**, с подходами к защите бизнеса от избыточного административного давления. Конечно, все эти практики мы забрали, потому что это не требует, скажем так, больших ресурсов. Это можно брать и применять сейчас.

Плюс один из механизмов, который тоже доказал свою эффективность на Дальнем Востоке, и он абсолютно точно востребован в Арктике, это механизм инфраструктурной поддержки инвесторов, когда мы даем субсидию инвестору на строительство внешней инфраструктуры. Для Арктики эта проблема еще более серьезна, поэтому этот механизм мы тоже будем использовать, делать его тоже более продвинутым.

— Может ли быть применена на арктических территориях программа «Дальневосточный гектар»?

— Скажу честно, я сторонник того, чтобы механизм дальневосточного гектара был в конечном счете распространен на всю Российскую Федерацию. Почему? Потому что мы ведь создали по сути новый механизм, новый порядок, новые условия выдачи земли людям, когда у них нет необходимости общения с чиновниками, нет субъективности в принятии решений, кому давать землю, кому не давать. Мы сделали быстро работающий механизм, который позволяет людям получать участки быстро. По опыту своей предыдущей работы очень хорошо знаю, что люди годами могут стоять в очереди и не получать земельные участки, если говорить о центральной части России. Мы снизили издержки для людей в процессе оформления земли за счет того, что не требуется проведения кадастровых работ.

Еще не до конца все выверено в этой схеме, и иногда происходят сбои, но они стали единичными, и в целом система работает. Хотя в 2015 году нам многие говорили, что то, что мы придумали, никогда работать не будет. Так как я стоял у истоков этой истории, занимался подготовкой первой редакции законопроекта, созданием федеральной информационной системы, очень хорошо помню эти разговоры.

Не соглашусь, что применение в Арктике аналога дальневосточного гектара — глупость. Во-первых, в территорию Арктики входят вся Мурманская область, крупнейшие населенные пункты Архангельской области. Там что, людям дома не надо строить? Надо. Поверьте мне, даже в Ямало-Ненецком автономном округе с его непростыми природно-погодными условиями люди берут землю под строительство домов вокруг крупных населенных пунктов.

Могу сказать, что пока в правительстве эта идея не обсуждалась. И мне кажется, что самое важное — надо спросить у людей, которые там живут, нужна ли им такая возможность, видят они в ней для себя смысл. Если люди эту идею поддержат, почему бы нам это не сделать? По крайней мере, вот сейчас, в процессе обсуждения новой стратегии точно имеет смысл такой вопрос людям задать.

— А у вас есть возможность напрямую спросить у людей? Вы во всех арктических территориях успели побывать?

— Еще нет. Был на Ямале, а Архангельске, само собой, в Якутии, так как регион входит в Дальневосточный федеральный округ. Сейчас в процессе обсуждения стратегии попробую все-таки найти возможность посетить все регионы: повстречаться с местным бизнесом, с жителями, с представителями коренных народов Севера.

— В ожидании принятия документов, которые приведут на арктические территории средства на социальное развитие, вы уже обсуждаете какие-то вопросы с правительством, вносили свои предложения премьер-министру Дмитрию **Медведеву**. О чем уже удалось договориться?

— Я сторонник того, что пока идет какая-то работа над системными планами, надо решать конкретные вопросы уже сейчас. Перечислю те, на мой взгляд, важные решения, которые уже приняты или над которыми идет предметная работа с точки зрения реализации.

Во-первых, расширение заявительного принципа на получение участков недр, где пока нет подтвержденных запасов, а лишь прогнозные ресурсы. Считаю это очень важным решением. Когда аналогичное решение было принято в отношении участков недр, где прогнозные ресурсы самые-самые неточные, тогда это резко подстегнуло инвесторов вкладывать частные деньги в доразведку этих месторождений. Понятно почему: не нужно больше участвовать в торгах, рисковать, берешь участок и проводишь разведку.

Я рассчитываю, что новое решение значительно подстегнет частные вложения именно для недоразведанных месторождений в Арктике, потому что сегодня все равно пока добыча твердых полезных ископаемых – основа экономики. И путь, когда мы в Арктике будем локализовывать производство оборудования, переработки сырья, еще довольно большой — тут еще много предстоит работать. Посмотрим, как сработает принятое решение. Первые итоги подведем в конце года. Увидим, какое количество заявок на развитие месторождений поступит.

Второе, что не менее важно, по просьбе врио главы Мурманской области Андрея Чибиса в правительстве принято решение о том, чтобы снизить стоимость на месторождения твердых полезных ископаемых в Арктике. Когда-то свое время было принято довольно странное решение: установлен повышающий коэффициент на стоимость таких месторождений.

Например, в Мурманской области, Архангельской, Коми, Карелии он установлен в размере 1,5. Странность решения проявляется в том, что уровень развития транспортной инфраструктуры в этих регионах, плотность инфраструктуры в разы меньше, чем в среднем по Российской Федерации, что в принципе повышает стоимость проектов. Логика в этом не было, что мы и объяснили в правительстве. Нас поддержали. Решение о снижении принято.

Мы выяснили, что это подстегнет к реализации порядка десяти инвестиционных проектов. Просто инвесторы смогут тогда активнее вкладывать, покупая месторождение по нормальной, не завышенной стоимости.

Последние решения, которые принял председатель правительства, касаются социальной сферы. Одно из них связано с финансовой поддержкой местных авиаперевозок. Например, авиаперелеты из административной столицы субъекта в Москву субсидируются государством, чтобы поддерживать их стоимость на приемлемом для жителей уровне. Также поддерживаются перелеты межрегиональные, к примеру из Владивостока в Читу. Но если человек, допустим, внутри Якутии летит из Якутска в какой-то северный улус, то такие перелеты сегодня либо вообще не субсидируются, либо поддерживаются из бюджета региона, что, как вы понимаете, в масштабах Дальнего Востока и Арктики очень дорого. Это не из Москвы перелететь в соседнюю область. Это расстояние в тысячи километров. Это дорого, поэтому какие-то из регионов в состоянии это бремя нести, а другие — нет.

Мы внесли предложение по проведению третьей программы субсидирования из федерального бюджета внутрирегиональных перелетов, председатель правительства поддержал. Мы исходим из того, что в следующем году такая программа должна заработать.

Еще одно решение. Премьер-министр дал поручение, но пока в формате проработки, потому что все надо обсчитать. Смотрите, сегодня Фонд обязательного медицинского страхования выделяет деньги больницам, поликлиникам, ФАПам за пролеченного больного, за посещение. Что получается? Возьмем ФАП в каком-нибудь якутском улусе с населением до тысячи человек. И, к примеру, в этот ФАП обращаются в месяц десять человек. Конечно, там есть некоторые повышающие коэффициенты, но этого недостаточно, чтобы содержать этот ФАП в состоянии, пригодном для того, чтобы оказывать первичную медицинскую помощь профессионально, в полном объеме, с хорошим техническим оборудованием.

Поэтому мы говорим о том, что в районах Крайнего Севера, в удаленных территориях надо изменить принцип финансирования медицины. Надо уйти от подушевого финансирования и вернуть, как это было, содержание учреждения по смете. Только так мы сможем обеспечить доступность качественной медицинской помощи в удаленных территориях. Для Дальнего Востока и Арктики тема крайне острая. Мы посчитали, у нас есть соответствующие оценки, будем докладывать их главе правительства, президенту страны для принятия окончательного решения.

— Индия заинтересована в участии в газовых проектах в Арктике, готова проводить там геологоразведочные работы нефтегазовых месторождений. Об этом заявил во время визита во Владивосток министр торговли и промышленности этой страны Пиюш Гоял. Как считаете, насколько реально такое сотрудничество?

— Мы, что называется, любому инвестору рады, и, конечно, нашим индийским партнерам, как и любым другим иностранным партнерам, будем помогать и содействовать, чтобы они реализовывали свои проекты в арктической зоне. Насколько это серьезно, покажет время, потому что любые намерения либо превращаются в инвестиционный проект, либо не превращаются. Мы тоже за пятилетнюю практику работы на Дальнем Востоке видели немало несбывшихся проектов. И это не плохо, это нормально. Поэтому просто надо помогать и поддерживать всех. Тогда есть шансы, что часть бизнес-идей, бизнес-планов состоятся, станут инвестиционными проектами.

У меня переговоров с индийцами на эту тему не было. Я знаю, что сегодня готовится к подписанию целый ряд соглашений и с индийской стороны там заявляется более-менее конкретный интерес. У индийцев есть опыт работы с нами, в том числе на шельфе — это «Сахалин-2», где они принимают участие. Будем их поддерживать в их желаниях работать в Арктике.

— А какие страны еще выражают заинтересовать в работе с Россией в Арктике?

— Знаете, у меня пока не было международных переговоров, и я пока их считаю бесполезными, потому что нам пока нечего предложить им. У нас нет продукта, который мы можем предложить для сотрудничества в Арктике, в отличие от Дальнего Востока. Пока не заработает система преференций, я не верю в то, что иностранные компании всерьез начнут обсуждать арктические проекты.

Давайте посмотрим пример «Новатэка» на Ямале, где в консорциуме участвуют и французы, и японцы, и китайцы. Но этот проект имеет не только свою весьма продвинутую систему преференций, но еще и закрепленные межправительственные обязательства по взаимной поддержке проекта. И пока мы не создадим всеобщую для Арктики систему мер поддержки, инвесторы не пойдут. Слишком высоки риски сегодня для них, слишком высоки издержки. Пока российская Арктика неконкурентоспособная.

— Развитие Дальнего Востока начиналось с развития экономики, а через несколько лет взяли за социальную сферу. В Арктике придется идти по такому же пути?

— Развитие Дальнего Востока двигалось, скажем так, эволюционно. Логика была в том, что нужно было сначала научиться зарабатывать деньги без федерального бюджета. Все помнят 2014 год – довольно сложная была ситуация, секвестировался бюджет, сокращались многие программы. В этих условиях рассчитывать на выделение больших ресурсов не приходилось. Поэтому нашей задачей было показать, что мы без значительных бюджетных вливаний можем развивать территорию за счет частных инвесторов. Именно на это и делалась ставка.

Когда мы показали, что мало того что научились это делать — пошло большое количество инвесторов, начали строиться предприятия, мы показали, что при этом эффективно использовали бюджетные ресурсы. У нас там один из лучших мультипликаторов в стране. Когда начался экономический рост, мы обратились с предложением поддержать социальное развитие. И только тогда было принято решение, что на социальную сферу надо выделять больше ресурсов, потому что экономический рост будет просто сдерживаться отсутствием средств на социальную сферу. И глава государства нас тогда поддержал. Впервые за всю современную историю Дальнего Востока были выделены почти 100 миллиардов рублей на социальное развитие. Очень сомневаюсь, что это могло произойти раньше.

Мы в Арктике, очевидно, пройдем такой же эволюционный путь. У нас есть возможность пройти его быстрее, но все равно мы должны научиться привлекать инвесторов, строить предприятия, обеспечивать экономический рост в Арктике. Сегодня среди всех регионов это получается только у Ямало-Ненецкого округа. Сейчас говорить о том, что вся Арктика приносит большие деньги стране, не приходится. Но посмотрите, у Ямала и практически все показатели социального развития лучше среднероссийских. Там действительно более высокое качество жизни людей, там высокий уровень доходов.

Все остальные арктические регионы находятся в значительно худших условиях, поэтому сначала научимся привлекать инвесторов и строить новые предприятия, потом будем заниматься социальной сферой. Но то, что мы можем сделать параллельно для социального развития, мы начинаем.

Что мы сейчас сделали? Мы, во-первых, полностью проанализировали, что происходит в социальной сфере Арктики. Мы провели оценку порядка 450 социальных показателей по всей 31 арктической территории. Оказалось, что 250 показателей хуже среднероссийских. То есть более половины показателей, характеризующих качество жизни, ниже, чем в среднем по стране. Вместе с регионами мы посчитали, что нужно сделать, чтобы эти показатели подтянуть до среднероссийского уровня. И скажу так, в отличие от недавней ситуации Дальнего Востока, для Арктики она не такая пугающая. Сейчас не буду называть цифры до того, как мы согласуем комплекс мер с нашими коллегами. Причем я уверен, что цифры еще могут снизиться. Надеюсь, что в течение месяца мы придем к окончательным выводам, работу по согласованию закончим и представим комплекс мер социального развития. Подчеркну еще раз, объем ресурсов не тот, который требуется Дальнему Востоку, а значительно ниже. Будем вместе потихонечку эти ресурсы подтягивать, через национальные проекты в первую очередь.

— Что министерство предпринимает для развития Северного морского пути сейчас?

— Росатом и **Минтранс**, согласно принятым решениям, отвечают за развитие инфраструктуры, а мы — за поддержку тех инвестиционных проектов, которые эту грузовую базу будут формировать. На сегодняшний день, по общей оценке, из 80 миллионов тонн грузов, которые в перспективе должны перевозиться по Северному морскому пути, 50 миллионов тонн формируют те проекты, у которых нет особых сложностей и проблем. Это не значит, что их не надо сопровождать. Наоборот, это значит, что им необходимо наше сопровождение, чтобы хеджировать риски. А проекты, которые должны обеспечить еще более 30 миллионов тонн грузов, не могут быть реализованы без государственной поддержки. И наша задача — создать такую систему мер поддержки, им

предоставить и обеспечить запуск реализации этих проектов. В числе этих проектов – «Востокуголь» на Таймыре, Пайяхское нефтяное месторождение в Красноярском крае, Сырадасайское каменноугольное месторождение угля. Этими проектами мы, собственно, как раз занимаемся, чтобы они состоялись.

Плюс, конечно, мы должны все время искать новые проекты, новые возможности, которые тоже будут загружать Северный морской путь. Такие проекты после того, как мы обнародовали готовящуюся систему преференций, начали появляться. Для меня это подтверждение того, что мы попали в точку с этой системой преференций. Появились новые инвестиционные проекты, которые смогут загрузить Северный морской путь примерно на 10 миллионов тонн. Они могут быть реализованы до 2024 года в результате принятия этого законопроекта. Поэтому будем делать все, чтобы довести эту работу до конца.

— Какую поддержку может оказывать министерство до появления преференций?

— У инвестора могут возникнуть совершенно любые сложности. Я до недавнего времени на Дальнем Востоке этим занимался. К инвестору может прийти какая-то проверка, тогда он просит помочь разобраться в ситуации. С документами могут возникнуть сложности, получение разрешительной документации или экспертизы необходимо, а, например, экспертиза необоснованно затягивается. За период своей работы я сталкивался с совершенно разнообразными ситуациями, которые тормозят реализацию инвестиционного проекта. Поэтому от нас требуется помощь разного характера.

<https://ria.ru/20190906/1558382613.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.09.06; ЧАСТЬ РЕЙСОВ АЭРОЭКСПРЕССОВ В ШЕРЕМЕТЬЕВО 9-13 СЕНТЯБРЯ БУДУТ ОТМЕНЕНЫ, ИХ ЗАМЕНЯТ АВТОБУСЫ**

Часть рейсов аэроэкспрессов с Белорусского вокзала Москвы в аэропорт «Шереметьево» с 9:30 мск до 17:30 мск в период с 9 по 13 сентября будут отменены, сообщил перевозчик.

Причина - «проведение плановых работ на железной дороге». Часть рейсов проследует по измененному расписанию.

В связи с этим на маршруте будет организовано автобусное сообщение. Стоимость проезда составит 300 руб. Автобусы будут следовать по платной трассе без промежуточных остановок, время в пути составит порядка 40 минут.

Рейсы будут осуществляться с Белорусского вокзала (площади Тверская Застава) с интервалом в 10-15 минут с 9:15 мск до 16:00 мск и из Шереметьево (зоны вылета терминала F, за зданием терминала «Аэроэкспресс», место посадки будет отмечено указателями) - с 10:15 мск до 17:00 мск. Прибывать автобусы будут также на площадь Тверская Застава перед зданием Белорусского вокзала.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.09.06; РАБОТА ЧЕТЫРЕХ КПП НА ГРАНИЦЕ ЛИТВЫ С РФ БУДЕТ ОГРАНИЧЕНА ИЗ-ЗА ПРОФИЛАКТИЧЕСКИХ РАБОТ НА ЛЭП В КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ**

В связи с работами по надзору за электросетями в Калининградской области России будет приостановлена работа пограничных контрольно-пропускных пунктов в литовских населенных пунктах Кибартай, Рамонишкес, Панемуне и Ниде.

Как сообщила в пятницу Служба охраны госграницы Литвы (СОГГЛ), ограничения движения транспортных средств и лиц будут применяться в различные дни сентября, и будут действовать с 10 до 14 часов по литовскому времени.

На КПП Кибартай-Чернышевское движение будет остановлено в связи с работами на ЛЭП 9 сентября, с 10 до 14 часов.

В эти же часы, 12 сентября, временно не будет работать КПП Рамонишкяй-Пограничный.

В пятницу, 13 сентября в это время не будет осуществляться проверка на КПП Панямуне-



Советск, движение будет остановлено. Это же произойдет 18 сентября на КПП Нида-Морское.

СОГГЛ утверждает, что подобные проверки ЛЭП в Калининградской области проводятся ежегодно.

Пограничники рекомендуют лицам, следующим в Калининградскую область, заранее планировать время поездки, а при необходимости выбирать другие маршруты.

### **КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.09.09; НАЧИНАЮЩИМ АВТОМОБИЛИСТАМ ДОБАВЯТ КАТЕГОРИЙ; ГИБДД ПРЕДЛОЖИЛА УСЛОЖНИТЬ ДОПУСК К ВОДИТЕЛЬСКИМ ПРАВАМ**

Госавтоинспекция предложила новую масштабную реформу подготовки водителей. Получить доступ к вождению мотоцикла станет сложнее: минимальный возраст получения прав категории А повышается с 18 до 20 лет. Перед этим нужно будет два года ездить на маломощном тяжелом мотоцикле — для этого вводится новая подкатегория прав А2. Кроме того, планируется разрешить садиться за руль автомобиля начинающим водителям, не достигшим 18-летия, но при условии «сопровождения» более опытным автомобилистом.

ГИБДД России опубликовала на [regulation.gov.ru](http://regulation.gov.ru) проект поправок к федеральному закону «О безопасности дорожного движения», содержащий ряд нововведений в области подготовки водителей и обмена прав. Большая часть предложенных нововведений позаимствована из опыта зарубежных коллег.

В частности, изменения коснутся подготовки мотоциклистов.

Сегодня, напомним, им выдают права категории А (общая категория для всех мотоциклов), А1 (легкие мотоциклы мощностью не более 15 л. с. с двигателем объемом до 125 куб. см), М (мопеды с двигателем до 50 куб. см). Права категории А можно получить в 18 лет, А1 и М — в 16 лет. ГИБДД предлагает ступенчатую схему: категорию А можно будет открыть не ранее 20 лет, при этом сначала нужно научиться водить маломощный мотоцикл. Для этого вводится новая подкатегория А2. Она позволяет управлять байками мощностью не более 47 л. с., при этом он не должен быть слишком легким (соотношение мощности к массе — не более 200 ватт (0,27 л. с.) на 1 кг. Под эту категорию подпадают, к примеру, так называемые максискутеры с объемом двигателя не более 400–500 куб. см (например, Sym MaxSym 400i или Honda PCX-150) или легкие мотоциклы серии KTM Duke. Если опыта вождения вообще нет, то права категории А можно будет открыть не раньше 24 лет.

Следующий блок касается доступа к управлению грузовиками и автобусами. При отсутствии стажа минимальный возраст для получения категории С (грузовики максимальной массой от 3,5 т) будет повышен с 18 до 21 года, категории D (автобусы с 8 и более местами) — с 18 до 24 лет. Невозможно будет получить права этих категорий, не имея опыта вождения легковой машины в течение года. Обмен иностранных удостоверений категорий С и D на российские будет происходить только после обучения и сдачи экзаменов в ГИБДД. Граждане Белоруссии, Казахстана, Киргизии, как и сейчас, смогут пользоваться национальными правами, получать российские им не надо.

Еще одно интересное нововведение — возможность несовершеннолетнему гражданину сдать экзамен на права категории В (в 17 лет) и сесть за руль.

Сегодня успешно сдавшим экзамен после обучения придется ждать год до выдачи прав. По новым правилам подростку можно будет водить машину с «сопровождающим» лицом. Требования к ним пропишут в постановлении правительства. По данным «Ъ», речь идет о гражданах со стажем вождения не менее пяти лет, возрастом не моложе 23 лет.

Опрошенные «Ъ» эксперты законопроект поддержали. Вождение в сопровождении для 17-летних было введено в Австрии — в качестве сопровождающего лица выступает близкий родственник, квалифицированный водитель с большим стажем вождения, не имеющий

серьезных нарушений, говорит президент Межрегиональной ассоциации автошкол Татьяна Шутылева: «Когда такую систему в Австрии ввели, то выяснилось, что эта категория водителей — самая безопасная, так как под присмотром родителей ездят все очень аккуратно и постепенно набираются необходимого опыта».

Глава марки Harley-Davidson в России и СНГ Николай Попков поддержал идею ввести подкатеорию А2. «Навыки райдера закрепляются с течением времени,— говорит он.— В Германии пользователь с минимальным стажем вождения младше 24 лет никогда не получит права ездить на литровом спортбайке. Уверен, обсуждаемое нововведение приведет к более осознанному подходу к выбору мотоцикла и сократит число ДТП с неопытными райдерами».

«Зарубежными учеными доказано, что способности мозга человека выполнять многообразные водительские задачи формируются только к 25 годам,— добавляет глава Союза автошкол Санкт-Петербурга и Ленинградской области Александр Сальников.— Статистика ДТП подавляющего большинства стран подтверждает, что наиболее часто в ДТП попадают 18–25-летние водители. Нужно выдавать права как можно позже. Раньше можно только ступенчато, с рядом ограничений».

Напомним, что в 2018 году ГИБДД России предложила объединить экзамены на «площадке» и в «городе» в единое тестирование, подготовив соответствующее постановление правительства. Идею раскритиковали многие автошколы, с критикой выступили в Минэкономике, о чем неоднократно рассказывал “Ъ”. По сведениям “Ъ”, проект в итоге был доработан, но концепция его сохранена, все разногласия с ведомствами сняты. Сейчас документ находится на согласовании в правительстве.

<https://www.kommersant.ru/doc/4087079>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # МОСКВА; ОЛЬГА ИГНАТОВА; 2019.09.09; ЗА ТО ОТВЕТИТ ДИЛЕР; МИНТРАНС ИЩЕТ, КОМУ ДОВЕРИТЬ ТЕХОСМОТР**

**Минтранс** предлагает передать процедуру технического осмотра автомобилей официальным дилерам. Об этом на полях Восточного экономического форума заявил глава ведомства **Евгений Дитрих**.

«Мы помним, когда принималось решение о том, чтобы модифицировать техосмотр, отдать его тем или иным частным предприятиям. Сейчас мы критикуем то, что получилось», - отметил **Дитрих** (цитата по ТАСС). Несколько лет назад техосмотр автомобилей передали от Госавтоинспекции частным компаниям, аккредитованным Российским союзом автостраховщиков. По правилам, полис ОСАГО владелец транспортного средства не получит без прохождения планового техосмотра. На практике, по экспертным оценкам, 80 процентов автомобилистов просто покупают так называемую диагностическую карту вместе с полисом у страховщиков. Например, средняя цена по Москве - 1,5 тысячи рублей. При этом никто никаким осмотром машины не занимается.

Понятно, что любой адекватный человек при этом все-таки заботится о техническом состоянии своего автомобиля. Вряд ли кто-то в трезвом уме и здравой памяти станет ездить на своем авто без тормозных колодок.

Тем более что в ПДД указано: ответственность за техническое состояние автомобиля лежит в первую очередь на владельце.

Со следующего года процедура техосмотра ужесточается. Во-первых, с июня вводится обязательная фотофиксация процесса технического осмотра. Во-вторых, ужесточается ответственность за фиктивные данные о техосмотре. Так, за отсутствие у машины диагностической карты будут штрафовать на 2 тысячи рублей. Штраф будет введен также за передачу ложных данных о техосмотре в автоматизированную систему.

Однако автоэксперты считают, что меры эти не помогут, техосмотр как был фиктивным, так и останется. Не будут же по каждой машине проводить экспертизу, чтобы выяснить, реальная картинка в диагностической карте или искусный фотомонтаж.

Поможет ли передача техосмотра дилерам превратить процедуру из виртуальной в реальную? «Нет, это ничего не даст, - считает первый заместитель председателя Комитета по государственному строительству и законодательству Госдумы Вячеслав Лысаков. - Я предлагаю вообще отменить техосмотр для физических лиц с одновременным ужесточением ответственности за техническое состояние автомобилей. То есть если машина из-за своей неисправности спровоцировала ДТП, то ее владелец должен понести серьезное наказание, вплоть до уголовного, если в аварии оказались раненые и погибшие. При этом для транспортных компаний и перевозчиков техосмотр должен быть обязательным».

Если же все-таки рассматривать варианты передачи процедуры, то, по мнению депутата, у страховщиков ее надо срочно забирать и, например, пойти по пути Белоруссии. «Там техосмотром занимаются транспортные предприятия. Вполне логично, ведь у них есть профессиональное оборудование для этого», - добавляет Лысаков. Он считает, что если отдать техосмотр только дилерам, то это станет ограничением конкуренции на рынке. Ведь дилеров у нас не так уж и много». А что, на станции техобслуживания не смогут проверить тормоза и корректность световых приборов?» - замечает депутат.

А вот известный автоэксперт Игорь Моржаретто, наоборот, считает, что передача техосмотра дилерам поможет сделать услугу более реальной. «Для автовладельцев это более удобный и понятный вариант», - считает эксперт. И в то же время добавляет, что для создания конкурентного рынка нужно сохранить параллельно и систему выдачи диагностических карт аккредитованными Российским союзом автостраховщиков компаниями.

Моржаретто не согласен с критикой, что все эти компании липовые. Многие честно работают, купив дорогостоящее диагностическое оборудование. «И теперь всем им скажут: спасибо, до свидания?

Совсем не по-человечески.

Нужно лишь систему немного подправить, чтобы Союз автостраховщиков мог не только их аккредитовывать, но и контролировать их деятельность. А сейчас он не имеет надзорных функций», - добавляет эксперт. К тому же у дилеров всегда цены на услуги высокие. «Как-то странно будет заставлять дедушку на «шестерке», который никогда не покупал новое авто в дилерском салоне, ежегодно туда ездить на техосмотр», - добавляет эксперт.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.09.06; ПРАВИТЕЛЬСТВО НЕ ПЛАНИРУЕТ ОПРЕДЕЛЯТЬ ЕДИНОГО ОПЕРАТОРА ДОРОЖНЫХ КАМЕР, ПРОТИВ МОНОПОЛИЗАЦИИ ЭТОГО РЫНКА - АКИМОВ**

Правительство РФ не планирует директивно вводить единого оператора дорожных камер и против монополии на этом рынке, заявил вице-премьер РФ **Максим Акимов** журналистам в кулуарах ВЭФ-2019.

«Позиция правительства в том, что мы не готовы ни к каким шагам по монополизации этого рынка и директивному навязыванию единого поставщика (услуг - ИФ)», - сказал он.

По словам **Акимова**, рынок операторов дорожных камер довольно насыщен. На нем присутствует более 40 игроков, производство оборудования «глубоко локализовано» внутри страны.

«Я много раз говорил, что структуру этого рынка надо сдвигать от фокуса на зарабатывание доходов - президент РФ об этом ясно высказался, однозначно, на заседании Госсовета, которое было посвящено развитию дорожного хозяйства. Инструменты для этого есть», - напомнил **Акимов**.

В середине июня газета «Коммерсант» со ссылкой на правительственную телеграмму министра связи Константина Носкова главам регионов сообщила, что все работы, связанные с установкой новых дорожных камер, будет выполнять дочернее предприятие

«Ростеха» и АО «ГЛОНАСС» - компания «ГЛОНАСС БДД». Соответствующее распоряжение, по данным издания, готовит правительство России в лице Минкомсвязи. По итогам консультаций с участниками рынка Носков уведомил руководство правительства о нецелесообразности назначения единственного оператора по установке дорожных камер.

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Pravitelstvo-ne-planiruet-opredelyat-edinogo-operatora-dorozhnikh-kamer-2019-09-06/>

### **RNS; 2019.09.06; МИНФИН ОПРОБЕРГ ВВЕДЕНИЕ НОВЫХ НАЛОГОВ В СЕРВИСАХ СОВМЕСТНЫХ ПОЕЗДОК**

Водители, использующие сервисы совместных поездок (карпулинг), должны платить налог на доход физических лиц (НДФЛ) в 13% — как и другие физлица, дополнительных налогов для таких водителей Минфин не предлагает, заявили журналистам в министерстве.

«Минфин России не предлагает вводить никаких новых налогов для водителей, использующих сервисы совместных поездок. Согласно НК любой доход физического лица облагается налогом в размере 13%. И в данном случае нет исключений», — пояснили в министерстве.

Минфин отметил, что по действующему законодательству водитель должен самостоятельно уплачивать НДФЛ, если он получает доход.

«Никаких новаций в части уплаты и взимания этого налога Минфин не предлагает. Речи о каком-то дополнительном налогообложении не идет», — подчеркнули в министерстве.

Кроме того, в министерстве напомнили, что налоговую ставку можно снизить до 4%, если водитель регистрируется в качестве плательщика налога на профессиональный доход.

Ранее газета «Известия» сообщила, что водители, которые подвозят попутчиков в рамках сервиса BlaBlaCar и подобных ему, должны уплачивать подоходный налог в 13%. Такая позиция отражена в ответе Минфина на запрос Ассоциации региональных пассажирских перевозчиков России (РПП). Издание отмечает, что взимание налогов с пользователей карпулинговых сервисов может увеличить стоимость таких перевозок минимум на 13%.

В начале июля **Минтранс** РФ представил проект нового закона и поправок к действующим нормам для регулирования онлайн-агрегаторов совместных поездок на автомобилях, писал «Коммерсант». Проект запрещает использовать наличные средства для компенсации водителям (расчеты должны будут производиться только через приложение), число рейсов может быть ограничено двумя в сутки, а попутчиков — пятью. За нарушения агрегаторам и перевозчикам грозит блокировка.

<https://rns.online/transport/Minfin-oproverg-vvedenie-novih-nalogo-v-servisah-sovmestnih-poezdok-2019-09-06/>

### **ТАСС; 2019.09.06; В ПЕРМСКОМ КРАЕ УСИЛЯТ БОРЬБУ С НЕЛЕГАЛЬНЫМИ ТАКСИСТАМИ**

**Министерство транспорта** Пермского края выступило с инициативой доработать региональный закон «О порядке осуществления контроля в сфере деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси на территории Пермского края» и усилить требования в отношении нелегальных перевозчиков. Об этом сообщают в пресс-службе министерства по итогам заседания круглого стола на тему «Организация деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковыми такси на территории Пермского края».

В пресс-службе сообщают, что сегодня нелегальные таксисты занимают до 30% рынка пассажирских перевозок в Перми и до 50% перевозок межмуниципальных. Основные маршруты нелегальных перевозчиков: Добрянка - Пермь, Кунгур - Пермь, Оханск - Пермь, Березники - Пермь, Чусовой - Пермь и другие направления.

В марте 2018 года в Прикамье была создана межведомственная рабочая группа по пресечению деятельности нелегальных перевозчиков. В ее состав вошли **Министерство транспорта**, Прокуратура Пермского края, ГУ МВД России по Пермскому краю, Управление федеральной службы судебных приставов, **Ространснадзор** по Пермскому краю. Было проведено 32 совместных мероприятия. Зафиксировано 85 случаев незаконной деятельности.

«Нелегальные таксисты работают без разрешения, не платят налоги, не проходят предрейсовые медицинский осмотр и техпроверку транспортных средств, не гарантируют доставку пассажиров до места, не отвечают за их безопасность и не выполняют ряд требований, прописанных в федеральном и региональном законодательстве в отношении пассажирских перевозок», - рассказали в министерстве.

Депутаты Законодательного Собрания задавали вопросы о системе выдачи разрешений на работу, о возможности контроля за операторами, предоставляющими информуслуги такси, об увеличении штрафов нелегальным перевозчикам, и обсуждался ряд других транспортных тем. «Необходимо проанализировать исполнение регионального закона о пассажирских перевозках, посмотреть опыт соседних регионов и готовить поправки в наш закон», - сказал депутат Законодательного Собрания Пермского края Юрий Борисовец.

«В декабре 2018 года депутаты Государственной Думы в первом чтении приняли законопроект о пассажирских перевозках в РФ. Сейчас идет обсуждение поправок. Региональному закону о пассажирских перевозках почти 10 лет. Он создавался в другое время и при других экономических и социальных условиях. Мы должны усилить законодательные требования в отношении обеспечения безопасности пассажиров, подготовки водителей, состояния транспортных средств и по ряду других экономических и технических параметров. Предложения у нас есть», - отметил **министр транспорта** Пермского края Николай Уханов.

В пресс-службе добавили, что участники круглого стола согласились, что региональный закон необходимо пересмотреть и доработать. «Было принято решение о создании депутатской рабочей группы по рассмотрению предложений о поправках в региональный закон о пассажирских перевозках и подготовке к его принятию», - сказано в сообщении.

В работе круглого стола приняли участие депутаты Законодательного Собрания, руководство Министерства транспорта, представители **Ространснадзора** по Пермскому краю, ГИБДД Пермского края, администрации города Перми.

<https://tass.ru/novosti-partnerov/6854991>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.09.06; 120 ЧЕЛОВЕК СТАЛИ ЖЕРТВАМИ 3 ТЫС. ДТП С УЧАСТИЕМ АВТОБУСОВ С НАЧАЛА ГОДА**

Госавтоинспекция ужесточает контроль над соблюдением правил пассажирских перевозок в связи с увеличением числа аварий с участием автобусов, сообщили в пресс-службе ГИБДД России.

«Безопасность пассажирских перевозок остается приоритетным направлением работы ведомства, поэтому масштабные профилактические мероприятия в этом направлении, в том числе массовые проверки, будут продолжаться, а контроль за деятельностью перевозчиков - ужесточаться. Поскольку речь идет о защите жизней и здоровья людей, к нарушителям будут немедленно применяться самые жесткие меры ответственности», - говорится в сообщении на сайте Госавтоинспекции.

По данным статистики аварийности, которую привели в пресс-службе, за семь месяцев 2019 года на российских дорогах зафиксировано 2955 ДТП с участием автобусов, в результате которых погибли 120 человек, на 2,6% больше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, получили травмы 4565 человек.



Большинство нарушений связано с неисполнением правил организованной перевозки группы детей, междугородней перевозки пассажиров в автобусе, сидения которого не оборудованы ремнями безопасности, и при нарушении правил пользования ремнями безопасности.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.09.08; В ДНР РАССЧИТЫВАЮТ, ЧТО ДО МОСКВЫ И ПЕТЕРБУРГА ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ МОЖНО БУДЕТ ДОЕХАТЬ БЕЗ ПЕРЕСАДОК**

В самопровозглашенной Донецкой Народной республике (ДНР) заявили о планах прямого железнодорожного сообщения с Россией.

«Установление прямого железнодорожного сообщения с Россией планируется», - сказал журналистам глава ДНР Денис Пушилин.

«Прямое, имеется в виду без пересадок, сообщение планируется, в частности с Москвой и Санкт-Петербургом. Система прорабатывается, и, надеюсь, в самое ближайшее время мы сможем ей воспользоваться», - сказал он.

Касаясь других экономических вопросов, Пушилин сказал: «Мы могли бы реализовать больше угля, если бы не те ограничения, с которыми мы сейчас сталкиваемся».

«Сейчас есть ряд предложений, которые находятся в стадии проработки, по реализации угля не только у нас на территории республики, но и за пределами (...) Наш уголь востребован на Ближнем Востоке, в Турции, и европейских странах», - сказал он.

Глава ДНР отметил, что у него есть «осторожный оптимизм по поводу тех переговоров, которые были проведены в конце августа». «Надеюсь, что ситуация будет улучшаться с октября месяца», - отметил он.

Глава республики добавил, что уголь, добываемый в ДНР, востребован и на Украине, однако на данный момент это направление сбыта продукции не рассматривается.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.09.06; РЫНОК РЕМОНТА НЕ ГОТОВ К РОСТУ ЧИСЛА ВАГОНОВ С УЛУЧШЕННЫМИ ХАРАКТЕРИСТИКАМИ - ПГК**

Рынок ремонта грузовых вагонов не готов к росту объема подвижного состава с улучшенными техническими характеристиками, считают в «Первой грузовой компании» (ПГК, актив Владимира Лисина).

«Специализированных предприятий не хватает, а существующие не обеспечены нужным количеством запасных частей», - приводит ПГК слова замглавы компании по техническому развитию Сергея Гончарова.

«Из-за отсутствия эффективного сервиса по обеспечению запасными частями возникают многие проблемы, не позволяющие в полной мере реализовать преимущества вагонов с улучшенными техническими характеристиками. Попадая в текущий отцепочный ремонт (ТОР), такой подвижной состав простаивает на 36% дольше обычного вагона», - сказал он.

«Производители не учитывают объемы выпуска вагонов и запасных частей. Если бы эти показатели были сбалансированы, можно было бы обеспечить нормальную эксплуатацию (вагонов - ИФ) повышенной грузоподъемности в будущем», - добавил он. Топ-менеджер отметил, что для полной реализации потенциала вагонов с повышенной грузоподъемностью нужно, прежде всего, решить задачу оборотного запаса деталей.

«Хотя количество вагонных депо, ремонтирующих данные вагоны, увеличивается, их все же недостаточно для того, чтобы улучшенный вагон ремонтировался по времени ровно столько же, сколько и обычный», - сказал Гончаров.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.09.06; ОТМЕНА ЭКСПОРТНОЙ НАДБАВКИ К Ж/Д ТАРИФАМ НУЖНА ДЛЯ РАЗВИТИЯ ЭКСПОРТА ЗЕРНА - FESCO**

Чтобы наладить устойчивый объем экспорта зерна, нужно отменять экспортную тарифную надбавку (8%) на грузовые железнодорожные тарифы.

«(Здесь - ИФ) все понятно. Тут не только экспортная надбавка, тут вообще нужно обнуление тарифа, чтобы это считалось (перевозки были экономически выгодны - ИФ)», - заявил вице-президент по железнодорожному дивизиону ПАО «Дальневосточное морское пароходство» (МОЕХ: FESH) (головная компания FESCO) Айдемир Усахов на одной из сессий Восточного экономического форума.

По его словам, пока для дисконта требуются «прогнозируемые стабильные объемы зерна», под которые ОАО «Российские железные дороги» может снизить стоимость перевозки в рамках «тарифного коридора». «Если мы какой-то гарантированный объем даем, нам дадут скидку на тариф. Если его не будет, там (в монополии - ИФ) даже разговаривать никто не будет», - сказал топ-менеджер.

«Тариф нарастает. На сегодняшний момент более или менее серьезные объемы зерна (идут на расстояние - ИФ) до 5 тыс. км», - отметил Усахов. При этом даже на меньших расстояниях группа не видит рентабельности. «Наша компания первая перевезла новосибирское зерно на Новороссийск. Тарифное расстояние - около 4 тыс. км. Это (экономика доставки - ИФ) вообще не считалось, это было задачей, которую нужно было решить, потому что аграрии пошли в Минсельхоз, в **Минтранс**», - сказал вице-президент транспортного холдинга.

Кроме того, по его словам, для глобального развития зернового экспорта нужна портовая инфраструктура, «которой вообще практически нет». «Мы на базе своего порта (во Владивостоке - ИФ) пробовали прямой перевалкой, но это - ни о чем (объемы небольшие - ИФ)», - сказал Усахов.

«Есть альтернатива - перевозка зерна в контейнерах. На сегодняшний момент это безысходность, потому что нет инфраструктуры для реального, масштабного экспорта. Но, с другой стороны, даже когда появится он у нас, транспортировка в контейнерах - это узкоспецифичный бизнес - более высококачественное, дорогое зерно, разные сорта, под небольшие объемы, которые используются в производстве, не для массовой выпечки хлеба. Этот сегмент будет работать всегда», - отметил топ-менеджер.

FESCO, по его словам, уже делала такие пробные тестовые отправки. «В прошлом году 1 тыс. контейнеров отправляли на Китай. На данный момент на нашем новосибирском терминале грузится 500 тонн в контейнеры, тоже уходит на Китай. Но, опять же, это все не стратегия, не реализация государственной программы», - сказал вице-президент группы.

«Помимо одновременного хранения - как на «Новороссийском комбинате хлебопродуктов», на «Новороссийском зерновом терминале», очень важно наличие глубоководных причалов, которые позволяют грузить в многотоннажные суда. В противном случае фрахтовая морская составляющая тоже убивает эту конкурентную цену на выходе», - добавил Усахов.

FESCO - один из крупнейших в РФ операторов портовой инфраструктуры с интегрированным железнодорожным и логистическим бизнесом, преимущественно сфокусированным на интермодальных перевозках контейнерных грузов. Группе принадлежат «Владивостокский морской торговый порт» (МОЕХ: VMTP), железнодорожный оператор «Трансгарант», 75% минус 1 акция акций оператора фитинговых платформ «Русская тройка». В управлении FESCO - порядка 40 тыс. контейнеров. парк фитинговых платформ составляет порядка 5 тыс. В составе флота - 20 транспортных судов, в основном работающих на собственных морских линиях. Зиявудин Магомедов владеет 32,5% акций ДВМП, 23,8% - у GHP Group, 17,4% - у TPG.

### **ТАСС; 2019.09.06; РЕКОНСТРУКЦИЮ Ж/Д ЛИНИИ БЕСТУЖЕВО - БЕРКАКИТ В ЯКУТИИ НАЧНУТ В 2020 ГОДУ**

Реконструкция железнодорожной линии Бестужево - Беркаит, которая связывает железную дорогу в Якутии с Байкало-Амурской магистралью (БАМ), начнется весной

2020 года. Об этом сообщила в пятницу ТАСС на полях ВЭФ председатель совета директоров ООО «Колмар Групп» Анна Цивилева.

«Сейчас проведены проектные работы, выделены деньги, и с весны 2020 года начинается реконструкция», - сказала Цивилева.

Угледобывающая компания «Колмар» является одним из крупнейших экспортеров угля в страны Азиатско-Тихоокеанского региона. В ближайшие пять лет компания намерена инвестировать более 100 млрд рублей в развитие горно-обогатительного комплекса (ГОК) «Инаглинский» и строительство угольного терминала в Ванино.

Проект развития участка включает в себя реконструкцию действующих отдельных пунктов. На станциях Нагорная и Могот необходимо удлинить приемо-отправочные пути, а на станциях Беркакит, Окурдан, Золотинка, Аям, Якутский, Рихард Зорге нужно еще построить дополнительные. Кроме того, необходим второй путь на перегоне Аям - Золотинка, который является одним из главных лимитирующих участков на данном направлении. В числе других важных мер - оснащение линии автоматической блокировкой, что повысит интенсивность движения поездов по участку протяженностью более 200 км.

Ежегодная провозная способность участка составляет чуть более 13 млн тонн.

Угледобывающая компания «Колмар» является резидентом территории опережающего развития (ТОР) «Южная Якутия», владеет Инаглинским и Денисовским горно-обогатительными комплексами в Нерюнгринском районе Якутии. Балансовые запасы компании превышают 1 млрд тонн угля. Основной специализацией ТОР определена добыча и переработка коксующихся углей для поставки на российский рынок и в страны Азиатско-Тихоокеанского региона.

<https://tass.ru/v-strane/6851968>

### **ТАСС; 2019.09.06; FESCO НАЦЕЛЕНА ПЕРЕВЕСТИ В ЭЛЕКТРОННЫЙ ФОРМАТ ВСЕ ДОКУМЕНТЫ, ОФОРМЛЯЕМЫЕ ПРИ ПЕРЕВОЗКАХ**

FESCO нацелена перевести в электронный формат все транспортные документы, оформляемые при перевозках.

Работать над этим компания будет с АО «Производственная фирма «СКБ Контур»: стороны подписали соответствующее соглашение в кулуарах Восточного экономического форума, говорится в сообщении транспортной группы. Также компании намерены обсудить возможность реализации пилотных проектов по «безбумажному» оформлению доставки грузов.

Кроме того, стороны изучат возможность последовательного внедрения электронного документооборота (ЭДО) с российскими и зарубежными партнерами FESCO, в частности - перспективы перевода не менее тысячи клиентов транспортной группы до конца 2020 г.

FESCO - один из крупнейших в РФ операторов портовой инфраструктуры с интегрированным железнодорожным и логистическим бизнесом, преимущественно сфокусированным на интермодальных перевозках контейнерных грузов. Группе принадлежат «Владивостокский морской торговый порт» (МОЕХ: VMTP), железнодорожный оператор «Трансгарант», 75% минус 1 акция акций оператора фитинговых платформ «Русская тройка».

В управлении FESCO - порядка 40 тыс. контейнеров. парк фитинговых платформ составляет порядка 5 тыс. В составе флота - 20 транспортных судов, в основном работающих на собственных морских линиях. Зиявудин Магомедов владеет 32,5% акций головной компании группы - ПАО «Дальневосточное морское пароходство» (МОЕХ: FESH), 23,8% - у GHP Group, 17,4% - у TPG.

«СКБ Контур» занимается разработкой программного обеспечения для электронного документооборота, бухгалтерского учета и управления предприятием.

### **ТАСС; 2019.09.07; БОРИСОВ: «ЗВЕЗДА» К 2023 ГОДУ ПРЕВЗОЙДЕТ ПО МОЩНОСТИ ВСЕ ВЕРФИ ОСК**

Мощность судовой верфи «Звезда» к 2023 году превысит мощности всех предприятий Объединенной судостроительной корпорации (ОСК), заявил в субботу в интервью телеканалу «Россия-1» вице-премьер РФ Юрий Борисов.

«Первая очередь (строительства судовой верфи «Звезда» - прим. ТАСС) - 2019 год, вторая очередь - 2023 год. Судостроительные заводы обычно меряют в тоннах переработки металла. Первая очередь позволит перерабатывать 90 тыс. тонн металла, вторая - 240 тыс., и так в сумме 330 тыс. тонн металла», - сказал Борисов.

«Чтобы вам сравнить: все существующие мощности предприятий ОСК меньше этой суммы. Включая Питер, «Севмаш» и другие заводы. Этот один завод будет перерабатывать металла больше», - отметил вице-премьер.

Он также напомнил, что на верфи «Звезда» планируется строительство трех атомных судов проекта 10510 «Лидер», которые задуманы как самые мощные в мире атомные ледоколы (120 МВт). Как ранее сообщил глава дирекции Северного морского пути Вячеслав Рукша, Росатом рассчитывает заключить контракт на строительство ледокола «Лидер» не позже первого полугодия 2020 года.

«Звезда» - строящееся российское предприятие крупнотоннажного судостроения, расположенное в городе Большой Камень Приморского края. Производственная программа судостроительного комплекса «Звезда» разработана до 2035 года исходя из потребностей основных заказчиков и возможностей верфи. Портфель заказов насчитывает 178 единиц судов и морской техники различных типов. На сегодняшний день в портфеле заказов ССК «Звезда» 39 судов, а с учетом опционов - 59. Якорным заказчиком является «Роснефть».

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/1012853>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.09.06; РОССИЯ И СИНГАПУР ОБСУДИЛИ ПЕРСПЕКТИВЫ ИНВЕСТИЦИЙ В МОДЕРНИЗАЦИЮ ПОРТОВ РФ**

Перспективы возможных инвестиционных проектов по модернизации морских портов и их инфраструктуры в РФ были обсуждены на заседании российско-сингапурской комиссии высокого уровня в ходе Восточного экономического форума, следует из сообщения министерства транспорта РФ.

Речь идет о внедрении и использовании цифровых технологий, интеллектуальных транспортных систем и беспилотного транспорта, а также совместной программе повышения квалификации и стажировок.

В свою очередь, на российско-китайской встрече под председательством вице-премьера РФ Юрия Трутнева была обсуждена реализация в Дальневосточном федеральном округе инвестиционных проектов по строительству инфраструктуры **пунктов пропуска** Большой Уссурийский (Хабаровский край), Нижнеленинское (Еврейская автономная область) - Тунцзян, Кани-Курган (Амурская область), Забайкальск-Манчжурия.

В обоих международных мероприятиях приняли участие представители **Минтранса**.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.09.06; РФ ПРИГЛАШАЕТ СИНГАПУРСКИЕ КОМПАНИИ К УЧАСТИЮ В ПРОЕКТЕ «АРКТИК СПГ 2»**

Россия приглашает сингапурские компании к участию в проекте «Арктик СПГ 2», сообщил журналистам вице-премьер РФ **Максим Акимов** в кулуарах ВЭФ-2019.

«Мы очень рассчитываем на интерес сингапурских партнеров к проекту «Арктик СПГ 2», - сказал он по итогам заседания российско-сингапурской межправкомиссии в пятницу.

Касаясь поручения президента правительству проработать к сентябрю вопрос с грузовладельцами о заключении долгосрочных договоров на перевозку грузов по Севморпути, **Акимов** отметил, что работа идет. «У нас «НОВАТЭК» (МОЕХ: NVTK)

заклучил, насколько я знаю, ряд соглашений и планирует присутствовать на рынке Сингапура, потому что это крупнейший хаб торговый», - добавил он.

По данным «Интерфакса», интерес к инвестициям в перевалочные СПГ-комплексы, которые «НОВАТЭК» планирует построить на концах Севморпути в Мурманске и на Камчатке, проявлял сингапурский госфонд Temases.

Проект «Арктик СПГ 2» предусматривает строительство трех очередей по производству сжиженного природного газа (СПГ) мощностью 6,6 млн тонн в год каждая - всего 19,8 млн т/г. Инвестиции в проект оцениваются в \$20-21 млрд. Проект реализуется на ресурсной базе Утреннего месторождения.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.09.06; МИНТРАНС К 2020Г РАЗРАБОТАЕТ РЕГЛАМЕНТ РАССМОТРЕНИЯ ЗАЯВОК НА ПЛАВАНИЕ СУДОВ ЕАЭС В РФ**

- **Министерство транспорта РФ** к январю 2020 года планирует разработать регламент рассмотрения заявлений на плавание судов под флагами государств Евразийского экономического союза (ЕАЭС) по внутренним водным путям РФ.

Соответствующее уведомление размещено на федеральном портале готовящихся нормативных правовых актов. Ведомство отмечает, что 1 февраля 2019 г. в рамках договоренностей о согласованной транспортной политике от мая 2014 г. правительства государств ЕАЭС, включая Россию, подписали соглашение о судоходстве. Оно, в частности, устанавливает, что плавание судов под флагами стран союза по внутренним водным путям на других его государств осуществляется на основании заявления, которое судовладелец или его представитель должен подавать не позднее чем за 10 дней до захода. Поскольку **Минтранс** РФ является федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в этой сфере и в настоящее время отсутствует соответствующий регламент, и предполагается его разработка.

### **РИА НОВОСТИ; 2019.09.06; ПЕРВЫЙ МОРСКОЙ КРУИЗ ИЗ ВЛАДИВОСТОКА МОЖЕТ СТАРТОВАТЬ УЖЕ В 2019 ГОДУ**

Первый морской круиз с началом маршрута непосредственно во Владивостоке может состояться уже в 2019 году, заявил РИА Новости на полях Восточного экономического форума **директор департамента** туризма Приморского края Константин Шестаков.

Он рассказал о готовности порта Владивостока принимать больше круизных судов. «При существующей инфраструктуре мы имеем возможность принимать до 50 круизных судов в год, но мы готовы ещё нарастить свои мощности», - сказал собеседник.

Шестаков отметил, что Владивосток давно работает с глобальными круизными операторами, такими как Costa, и принимает до десяти лайнеров в год.

«В этом году у нас появится возможность начать круиз прямо во Владивостоке. То есть это будет не просто «подсадка», а начало круизного маршрута. В таком случае у туристов появится дополнительная возможность прилететь во Владивосток и провести у нас какое-то время», - объяснил чиновник.

«Мы бы хотели задействовать аэропорт Владивостока как международный хаб Дальнего Востока России и перевести туда немалые потоки с корейского, китайского и японского направлений», - сказал он.

<https://ria.ru/20190906/1558375445.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.09.06; «ОКСКАЯ СУДОВЕРФЬ» ГРУППЫ UCL СДАЛА 5-Й СУХОГРУЗ И СПУСТИЛА НА ВОДУ 7-Е СУДНО ДЛЯ «НАВИС-1»**

АО «Окская судовой верфь» (г.Навашино, Нижегородская обл., актив группы UCL Владимира Лисина) сдало пятое сухогрузное судно проекта RSD32M (дедвейтом 6,22 тыс. тонн) и



спустило на воду седьмое судно по этому проекту, говорится на сайте Морского инженерного бюро (МИБ, проектант судна).

Заказчик - ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания», лизингополучатель - компания «Навис-1». Всего заказано восемь многоцелевых сухогрузных судов этого проекта. Пятое судно было заложено в ноябре 2018 г., спущено на воду - в июне 2019 г.

Головное судно заложено в мае 2018 г., сдано - в мае 2019 г.; второе сдано в мае 2019 г.; третье - в начале июля 2019 г., четвертое - сдано в конце июля 2019 г. По данным МИБ, ведется также строительство шестого судна (заложено в декабре 2018 г., спущено на воду в конце июля 2019 г.), судна (заложено в феврале 2019 г.) и восьмого (заложено в марте 2019 г.).

Сухогрузы предназначены для перевозки генеральных и навалочных грузов (в том числе зерна), пакетированных пиломатериалов, круглого леса, металлолома, металла в связках и рулонах, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, угля, опасных грузов и грузов категории «В» из Международного кодекса морской перевозки навалочных грузов.

Суда могут использоваться в морских районах в соответствии с классом и на внутренних водных путях европейской части РФ, включая Волго-Балтийский водный путь и Волго-Донской судоходный канал.

Наибольшая длина судна - 123,17 метра, габаритная ширина - 16,75 метра, высота борта - 5,5 метра, осадка в реке - 3,6 метра, дедвейт при осадке в 3,6 метра в пресной воде - 3,833 тыс. тонн, при осадке 4,2 метра в морской воде - 5,157 тыс. тонн, наибольший дедвейт в море при осадке 4,745 метра - около 6,221 тыс. тонн. Вместимость трех грузовых трюмов - 8,804 тыс. кубометров. Расчетный срок службы корпуса - 24 года.

Контракт на строительство восьми сухогрузов для ООО «Навис-1» «Окская судоверфь» заключила в 2017 г. Суда планировалось построить и передать заказчику до конца 2019 г. По данным системы «СПАРК-Интерфакс», «Навис-1» на 100% принадлежит ее генеральному директору Андрею Николаеву, который также является главой и совладельцем ООО «Прима Шиппинг» (Москва).

### **ТАСС; РОМАН АЗАНОВ; 2019.09.09; «ЭТО НЕ ИГРА, ТУТ ВСЕ РЕАЛЬНО». КАК ТРЕНАЖЕР ЛАЙНЕРА SUKHOI SUPERJET 100 ПОМОГАЕТ ПИЛОТАМ**

Журналист ТАСС испытал на себе ощущения полета на тренажере FFS и поговорил с летчиками-инструкторами об особенностях подготовки пилотов для самолета SSJ-100 в учебном центре в Жуковском.

Первое, что бросается в глаза, — это его дизайн. Он настолько футуристический, словно марсоход из фантастических кинофильмов. Комплексный пилотажный тренажер Full Flight Simulator (FFS) находится в огромном помещении Центра подготовки авиационного персонала компании SuperJet International (SJI), итальянского партнера компании «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС, в составе Объединенной авиастроительной корпорации), и расположен на территории летно-испытательного комплекса.

Всего таких центров обучения у SJI два — в Венеции и в подмосковном Жуковском. Они сертифицированы соответственно европейскими и российскими авиационными властями, представляют собой полный цикл обучения летного и инженерно-технического персонала заказчиков пассажирских самолетов Sukhoi Superjet 100 (SSJ-100). Третий аналогичный тренажер установлен в Центре подготовки авиационного персонала в Шереметьево, в ПАО «Аэрофлот». Центр в Жуковском располагает набором всех самых современных средств обучения и тренажерами, с некоторыми из которых удалось познакомиться лично, приняв участие в демонстрационном полете.

В настоящее время действующий тренажерный парк программы SSJ-100 насчитывает четыре тренажера FFS. Кроме подготовки Type Rating на тип воздушного судна (BC)

экипажи проходят курсы периодической подготовки, повышения квалификации и понижения метеоминимума.

О SSJ-100

Первый гражданский самолет, разработанный в России. Относится к семейству региональных судов, дальность полета базовой версии — 4,4 тыс. км, вместимость — 98 пассажиров. Его использование началось в 2011 году. За рубежом эксплуатируется в Мексике, Казахстане и Таиланде, крупнейший эксплуатант в России — «Аэрофлот».

В ходе МАКС-2019 авиакомпания «Якутия» заказала десять машин со сроками поставки в 2020–2021 годах. «Мягкий» контракт на три самолета подписан с узбекской авиакомпанией Qanot Sharq. Также пополнить свой парк еще двумя SSJ-100 собирается новый авиаперевозчик юга России — «Азимут».

«В первую очередь это отработка стандартных процедур — действий с аппаратурой кабины, взаимодействия пилотов между собой при выполнении полета, а также отработка действий при разнообразных нештатных ситуациях — отказ двигателей, пожар и так далее. То есть FFS позволяет с относительно небольшими материальными затратами полностью обучать пилотов», — рассказывает старший летчик-испытатель 1-го класса Сергей Коростиев.

В качестве командира воздушного судна он выполнил первый полет самолета Sukhoi Superjet 100 №95005. Кроме того, освоил более 40 видов воздушных судов и их модификаций. Коростиев имеет налет свыше 5700 часов, из них более 2000 часов на испытаниях.

Ну что? Давайте летаем!

На тренажере имеется три аэропорта с максимальной детальной визуализацией — то есть все рулежные дорожки, номера стоянок, строения и ландшафт соответствуют реальности. Это, к примеру, аэропорты Инсбрук, Милана «Мальпенса», Франкфурт... Также есть возможность создания «кастомизированных» аэропортов по желанию заказчика. А есть аэропорты типа Genesic: система визуализации тренажера показывает только ландшафт, полосу и вышку (командный пункт).

«Если я работаю в Якутске, зачем мне детальная визуализация аэропорта в Африке? — рассуждает летчик Коростиев. — А если я захочу там полетать (потренироваться), то визуализация будет достаточно примитивная в плане оснащения самого аэродрома. Но если появляется определенный заказчик, то на тренажере будет реализован любой аэропорт с максимальными деталями».

FFS принадлежит к новейшему поколению тренажеров и имеет электрогидравлическую систему подвижности, систему визуализации с LcOS-проекторами (сочетают в себе все достоинства 3LCD- и DLP-проекторов, используются не просветные ЖК-матрицы, а отражающие) и рабочую станцию инструктора с улучшенной эргономикой. Здесь воспроизводится вся полнота полета, отрабатываются в том числе нестандартные ситуации, которые практически никогда не возникают в полетах в штатном режиме.

Мне в ходе десятиминутного полета были продемонстрированы механизмы защиты SSJ-100. «У самолета очень много интересных защит, которые не позволяют летчику довести самолет до критического состояния», — рассказывает старший летчик-инструктор компании SuperJet International Юриус Якшис.

Здесь все реально настолько, что, когда рычаги управления двигателями были выведены на взлетный режим, меня вжало в кресло так, словно это было в настоящем самолете. На некоторое время показалось, что этот огромный «марсоход» покинул пределы здания центра в Жуковском и стремительно набрал высоту. Тут зазвучала сигнализация и предупреждение о сваливании, но самолет не дал выйти на запредельные углы атаки.

Когда здесь проходят обучение, то реалистичность настолько высока, что некоторые пилоты уходят, скажем так, в такой немного стрессовой ситуации. Можно сказать, тут воспроизводятся и наиболее критические ситуации. При обучении используется пакет

наиболее критичных отказов из числа рекомендованных IATA (Международная ассоциация воздушного транспорта — прим. ТАСС) с учетом особенностей самолета, который летчик должен усвоить. И этот минимально необходимый пакет они тут отработывают

Юриус Якшис

старший летчик-инструктор компании SuperJet International

Пилот показывает одну из защит SSJ-100 — от удара об полосу хвостом (Tail Strike), когда «летчик по какой-то причине резко взял ручку управления на себя или произошел сдвиг ветра на взлете». «Пилот берет ручку управления и с большим усилием тянет на себя, но удара самолета хвостом о полосу не происходит — машина все равно плавно отрывается», — поясняет он, показывая этот момент.

Также на самолете установлена система оповещения о сближении с землей. Одна из ее функций — предупреждение столкновения — прогнозирует возможные варианты событий и выдает команды в соответствии с прогнозами.

Теперь еще одна защита — от малых скоростей. «Если по какой-то причине мы теряем скорость, самолет автоматически сам выпускает механизацию, тем самым увеличивая подъемную силу, — рассказывает инструктор. — Когда скорость упадет ниже определенной величины, самолет начнет защищаться. Выходят закрылки, и нас об этом предупреждает бортовая система сигнализации и индикации. Если я и дальше буду терять скорость, то самолет включит другие защиты. Идет голосовое предупреждение от бортовой системы самолета».

Кстати, посадку мы осуществили в австрийском городе Инсбрук. В какой-то момент я забыл, что это тренажер, так как работали все приборы, был звук двигателей и полное погружение в полет всем телом. «Мы с вами играли, не работали, — говорит летчик Коростиев. — А когда люди переучиваются, то под них разрабатывают целые сценарии подготовки, чтобы в относительно короткое время вложить максимум знаний и умений».

«Игра перестает быть игрой»

Воспроизведение на тренажере всех этапов полета достаточно реалистично, помимо визуальной на тренажере также имитируется шумовая акустическая обстановка, которая усиливает реалистичность. Также тренажер оборудован системой дымогенерации для имитации пожара и задымления в кабине и отработки действий в условиях пожара. Пилоты проводят в тренажере ряд сессий, одна учебная сессия составляет четыре часа.

«Тем людям, которые пришли с аналоговой техники (не столь компьютеризированной), сложно понять, как все работает, — алгоритмы взаимодействия компьютеров с системой управления. И как управлять этим компьютером, — так Якшис отвечает на вопрос о том, что самое сложное на таком тренажере для обучающихся пилотов. — Как только люди начинают понимать эту логику автоматизированных полетов, и при этом не важно, какой самолет — Boeing, Airbus или Sukhoi, летчику уже будет достаточно легко. Главное — переломить это мышление».

И вторая сложная задача для пилота — это совладать со стрессом. Особенно когда пожар, дым — это всегда очень эмоционально действует на человека. Летчик Коростиев рассказывает о своем опыте, когда он первый раз столкнулся с переучиванием на FFS. «Когда вводили один отказ, потом что-то еще случилось, затем еще... Я боролся со всеми этими вводными, поступающими от инструктора. Сейчас, с позиции инструктора, понимаю, что тогда это был очень хорошо разработанный сценарий и мне его преподносили, а я боролся за свою жизнь как в реальном самолете», — вспоминает он.

«Игра перестает быть игрой, а становится реальностью. Она воспринимается как тяжелая работа, которую надо выполнить, — говорит летчик. — При разработке определенных сценариев учитываются такие моменты, когда у человека теряется чувство реальности. Как раз и рекомендуют делать такие сценарии, чтобы человек меньше возвращался к той

мысли, что он всего лишь на тренажере. Главное — чтобы человек не терялся от стресса полета».

Здесь, в учебном центре, есть две программы: первая (учеба занимает чуть больше месяца) — это обучение пилотов с опытом и допуском на типы ВС со стеклянной кабиной типа A320 или B737; вторая (более полутора месяцев) рассчитана на тех, кто не имеет опыта, свидетельства на такие типы ВС.

«Быть в уздечке»

Во время посещения Центра подготовки авиационного персонала ГСС нам также показали тренажер аварийно-спасательной подготовки СЕЕТ, который представляет собой полностью оборудованный отсек кабины экипажа и передней части пассажирского салона SSJ-100. Внутри салон разделен на бизнес- и экономкласс — точная копия реального самолета. Снаружи закреплен надувной трап для практических тренировок покидания самолета.

На нем отрабатываются действия бортпроводников и пилотов по обеспечению безопасного покидания самолета пассажирами в аварийных ситуациях. «Иллюминаторы оборудованы специальными экранами, которые имитируют различные виды окружающей обстановки при аварийных ситуациях, например пожар или приводнение, посадка в поле, лес или другие места, в том числе с различными повреждениями стоек шасси, поскольку тренажер оборудован системой подвижности. Кроме того, имеется система дымогенерации для имитации пожара. Сымитированы маски для пассажиров», — говорит старший летчик-инструктор компании SuperJet International.

Говоря о нормативах, он признается, что на испытаниях намного быстрее покидали самолет, чем это положено в реальности. Кстати, в ходе проводимых в начале 2010-х годов испытаний на SSJ100 было установлено, что в случае аварийной посадки все пассажиры лайнера и члены экипажа успеют покинуть самолет в течение 73 секунд до возможного возникновения пожара.

Он сам принимает экзамены и знает, что бывают случаи, когда летчики не проходят их даже после дополнительного обучения в центре. «Я могу сказать примерно, что из ста экипажей как минимум пять, скорее всего, не сдадут экзамен на получение допуска к полетам на самолете, — говорит инструктор. — На самом деле, это проблема базовых знаний».

Но при этом Якшис отмечает, что за последние годы подготовка стала намного лучше, потому что «имитация полета идет более реалистично и оценка действий экипажа более объективная». Это происходит благодаря тому, что есть средства объективного контроля на тренажере, как летчик выдерживает все параметры полета. «Есть определенные границы, в которых летчик может маневрировать, а если уходит за них, то это объективные факторы, которые доказывают, что летчик не прошел», — добавляет он.

После положительного прохождения обучения с использованием этих тренажеров и других учебных средств пилоту выдается сертификат, а после него — добро пожаловать в реальный самолет.

«Пилот должен остаться хозяином ситуации»

Конечно, после посещения Центра подготовки может сложиться впечатление, что самолет «напичкан» таким количеством современной аппаратуры, различными системами и датчиками, которые при любой возникшей аварийной ситуации позволят защитить воздушное судно. Но это не совсем так. Автопилот или другие новомодные «примочки» не должны полностью заменять пилота, они только помогают ему.

Все современные самолеты, к которым относится и SSJ-100, строятся вокруг человека. «Все системы и режимы, по сути, — это всего лишь помощь, снимающая с пилота некую нагрузку. Может, некоторые обидятся, но с позиции науки любой пилот — это оператор. Но с экипажа никто не снимает обязанности уметь все сделать самому. Как бы хорошо ни была защищена машина, может произойти разное», — говорит Коростиев.

Мы сейчас находимся на том этапе развития, когда есть беспилотники и идет процесс в сторону уменьшения членов экипажа, но все равно на этом этапе главным в кабине должен оставаться человек. И то, что делает фирма-разработчик, — это всего лишь некая помощь, чтобы уменьшить трудозатраты пилота и нагрузку на него, но не более того.

Задача командира экипажа воздушного судна — уметь в любой момент взять управление на себя и благополучно завершить полет. Для этого и существуют такие тренажеры, как FFS, в которых виртуальная игра перестает быть игрой, а становится реальностью, пускай и виртуальной.

<https://tass.ru/ekonomika/6850241>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.09.09; МИД РФ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ РОССИЯН ОБ ОТМЕНЕ РЕЙСОВ АВИАКОМПАНИИ BRITISH AIRWAYS ИЗ-ЗА ЗАБАСТОВКИ**

Британская авиакомпания British Airways с 9 по 10 сентября отменила более 1,5 тысячи рейсов из-за забастовки пилотов, сообщает ситуационно-кризисный центр МИД РФ (ДСКЦ).

«Великобритания - порядка 1500 рейсов авиакомпании British Airways будет отменено 9-10 сентября по причине забастовки пилотов», - говорится в сообщении ДСКЦ в Twitter.

Как сообщают в пресс-службе, аналогичная акция планируется на 27 сентября.

По данным газеты Daily Telegraph, большинство из 850 регулярных ежедневных рейсов британской авиакомпании будут отменены, а пассажирам будет предложено вернуть деньги или поменять билеты на более поздний рейс.

Пилоты British Airways еще в июле объявили о намерении провести забастовки в связи с недовольством размером оплаты труда.

Переговоры между профсоюзом пилотов британских авиакомпаний (British Airline Pilots Association, BALPA) и British Airways ведутся с ноября прошлого года. Члены профсоюза настаивали на внедрении схемы распределения прибыли между сотрудниками компании, а фирма предлагала повышение зарплат на 11,5% в течение трех лет.

Последняя забастовка сотрудников British Airways состоялась еще в 1970-х годах. В 2008 году пилоты проголосовали за проведение забастовки, но тогда вопрос удалось урегулировать.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.09.07; ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР БОРИСОВ СООБЩИЛ О РЕШЕНИИ ВОПРОСА С РЕМОНТОМ В РФ РОССИЙСКО-ФРАНЦУЗСКОГО ДВИГАТЕЛЯ SSJ-100**

- Вице-премьер Юрий Борисов сообщил о решении вопроса с локализацией в РФ ремонта «горячей» части российско-французского двигателя SaM146, которыми оснащаются самолеты Sukhoi Superjet 100.

«Что время показало? Стали вводиться санкции, поставщики стали повышать цены на свою продукцию, отказываться локализовывать сборку агрегатную на территории России. Как произошло с двигателем SaM146: они (французские партнеры - ИФ) практически отказались «горячую» часть делать в России - сегодня мы решили вопрос только о ремонте по полному циклу, что собственно тоже продвинуло нас вперед», - заявил вице-премьер РФ Юрий Борисов в интервью телеканалу «Россия-1» (ВГРТК).

SaM146 выпускает российско-французская компания PowerJet, учрежденная «ОДК-Сатурн» (входит в «ОДК» госкорпорации «Ростех») и Safran. В проекте российская сторона несет ответственность за «холодную» часть двигателя (вентилятор, компрессор, турбина низкого давления), французская - за «горячую» (газогенератор), агрегаты, а также общую интеграцию с самолетными системами. При этом несколько лет стороны ведут переговоры об увеличении уровня локализации производства двигателя в РФ. Так, два года назад глава «ОДК» Александр Артюхов говорил, что запланирована «двухэтапная работа»: сначала - с увеличением локализации до 55%, на втором этапе - до 80%. Позднее,



на авиасалоне Ле Бурже-2017 президент PowerJet Марк Сорель заявлял журналистам, что СП «готово рассмотреть возможность частичной локализации в РФ «горячей части», организовав литейное производство отдельных деталей». «Мы уже начали искать партнеров в России, которые бы поставляли нам дополнительные элементы двигателя», - утверждал Сорель.

Тема «увеличения глубины локализации различных систем» и «большей вовлеченности российских поставщиков в эти процессы» обсуждалась и на Ле Бурже-2019. ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация» (МОЕХ: UNAC) (ОАК) рассчитывает на развитие кооперации с французскими партнерами, в том числе с Safran, Thales, Intertechnique, заявлял на авиасалоне глава департамента по внешним связям ОАК Дмитрий Безруков. Повышение локализации SaM146 в РФ позволит удешевить его производство: из-за того, что «горячую часть» делают французы, цена двигателя выше аналогов, говорил источник «Интерфакса» в авиапроме. Решением могла бы стать покупка лицензии на изготовление газогенератора, но, по данным собеседника, Safran такой вариант не устраивает.

«ОДК-Сатурн» в своем годовом отчете, опубликованном в июле этого года, сообщила о планах расширения участия в программе SaM146. Одно из направлений - «освоение ремонта газогенератора двигателя SaM146». В этом случае компания «сможет получать дополнительный доход за счет расширения своих возможностей при ремонте двигателя в целом», говорилось в отчете.

### **РИА НОВОСТИ; 2019.09.07; САНКЦИИ ДЕЛАЮТ SUPERJET НЕКОНКУРЕНТОСПОСОБНЫМ ПО ЦЕНЕ, ЗАЯВИЛ БОРИСОВ**

Российский самолет Sukhoi Superjet стал неконкурентоспособным на рынке по стоимости из-за отказа иностранных поставщиков размещать производство деталей в России и роста цен на зарубежные комплектующие, заявил в эфире телеканала «Россия 1» вице-премьер РФ Юрий Борисов.

«Стали вводиться санкции, поставщики стали повышать цены на свою продукцию, отказываться локализовывать сборку агрегатную на территории России, как произошло с двигателем Sam-146. Они практически отказались «горячую» часть делать в России. Сегодня мы решили вопрос только о ремонте по полному циклу в России, что, собственно, продвинуло нас вперед. Но все эти обстоятельства стали делать этот самолет неконкурентоспособным с точки зрения цены», - сказал Борисов.

По его словам, чтобы удержать самолет на рынке, необходимо провести серьезную работу по импортозамещению.

В то же время он сказал, что в годы, когда проектировался Superjet, политическая обстановка способствовала сотрудничеству с Западом. «Создавался в широкой кооперации с западными производителями. Французские двигатели, очень большой вопрос авионики, шасси, очень много там присутствует западных производителей. Наверное, в той политической ситуации это был правильный шаг, мы играли в разделение труда, чтобы сделать самый современный, самый технологичный летательный аппарат», - сказал Борисов.

В настоящее время эксплуатируется 138 самолетов Superjet. Ранее сообщалось, что последняя зарубежная авиакомпания, эксплуатирующая российские самолеты Sukhoi SuperJet 100, - мексиканская Interjet - продает их из-за тяжелого финансового положения.

<https://ria.ru/20190907/1558424856.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2019.09.06; ВЭБ ОЖИДАЕТ, ЧТО БИЗНЕС-ЧАРТЕРЫ НА SSJ100 БУДУТ ЛЕТАТЬ ЗА РУБЕЖ**

ВЭБ ожидает, что бизнес-чартеры на самолетах Sukhoi Superjet 100 будут летать и за рубеж, сообщил РИА Новости в кулуарах ВЭФ зампред госкорпорации Артем Довлатов.

Аэропорт «Внуково», «ВЭБ-Лизинг», ОАК, авиакомпания «Азимут» и «Национальная резервная корпорация» банкира Александра Лебедева в середине февраля подписали соглашение по проекту чартерных бизнес-перевозок по России на SSJ100. Глава ОАК Юрий Слюсарь говорил, что на старте проекта будет задействовано шесть самолетов, а Довлатов позже отмечал, что потенциальный объем рынка - 30 лайнеров.

«На данный момент обсуждается вариант проекта с парком до 10 самолетов. При этом вводить их планируется постепенно, может быть, начнем с двух самолетов - рынок должен принять продукт. По оценкам экспертов, потенциальная емкость рынка может составить до 30 машин. При этом ограничиваться российским рынком эта услуга не должна. Есть желание, чтобы эта услуга оказывалась в том числе за рубежом», - сказал Довлатов.

«Суперджет» - первый российский самолет, полностью спроектированный на основе цифровых технологий. Для его производства на заводе в Комсомольске-на-Амуре была проведена комплексная программа технического перевооружения.

Сегодня крупнейшим эксплуатантом SSJ100 является **Аэрофлот**. Компания уже получила воздушные суда SSJ 100 в рамках двух крупных контрактов. 10 сентября 2018 года **Аэрофлот** подписал соглашение на поставку еще 100 самолетов SSJ100. В настоящее время график поставок этих лайнеров и коммерческие условия контракта находятся в стадии проработки.

При производстве SSJ100 применяются такие ранее не использовавшиеся в отечественном самолетостроении технологии как бесстапельная сборка, автоматическая стыковка агрегатов планера, автоматическая клепка и другие. За последние годы компания прошла большой путь - сегодня здесь развернуто серийное производство, способное выпускать более 40 лайнеров в год.

«На сегодняшний день с момента попадания отсеков в цех сборки фюзеляжа до выкатки готового лайнера из цеха окончательной сборки проходит 84 рабочих дня (самолет проводит по семь дней на каждом участке). То есть сейчас КНАФ выпускает одну машину каждые семь рабочих дней», - рассказывает директор комсомольского филиала ГСС Андрей Сойнов.

Посменно на предприятии трудятся около одной тысячи высококвалифицированных сотрудников. К подготовке новых кадров здесь относятся ответственно - вначале работник проходит трехмесячные курсы спецподготовки, где изучает теорию и практику. Далее его ждет трехмесячная стажировка на предприятии и как итог - аттестация. На фото: фиксируется план работ на смену.

Производственная линия «Суперджета» представляет собой конвейер. Все начинается с цеха сборки фюзеляжа, который состоит из четырех производственных участков.

При производстве самолета используются более 600 тысяч заклепок, гаек, болтов, штифтов и других мелких деталей.

Выполняется монтаж гидравлической и топливной систем самолета.

Затем частично собранный фюзеляж перемещается на второй и третий производственный участки. Транспортировка будущего лайнера осуществляется специальной грузовой автотехникой.

На следующем этапе проводится установка слоев теплоизоляции, монтаж пассажирских, сервисных дверей и дверей багажных отделений.

На каждом участке детали и узлы проходят три уровня контроля. Сначала работу принимает мастер участка, который фиксирует в технологическом паспорте факт ее выполнения в соответствии с конструкторской документацией, далее идет приемка отделом технического контроля и, наконец, проверку осуществляет инспекция, в состав которой входят представители авиационных властей РФ.

Далее самолет ждут в цехе окончательной сборки, где он проходит семь этапов. Вначале происходит стыковка вертикальных и горизонтальных частей фюзеляжа. На этом же этапе делается «прозвонка» электросоединителей кабельной сети самолета.

В цехе выполняется стыковка отъемных частей крыла (ОЧК) с центропланом. Здесь же монтируют переднюю и основные опоры шасси, устанавливают вспомогательную силовую установку в хвостовой отсек и монтируют носовой обтекатель.

Сборка каркаса обтекателя крыло-фюзеляж (ОКФ). Далее выполняется опрессовка гермокабины фюзеляжа, промывка и опрессовка гидравлических систем, проводится отработка систем лайнера под током.

Как сообщил директор предприятия Андрей Соинов, темп выпуска самолетов зависит от объема заказов. «Если портфель заказов больше, то мы ускоряем время сборки. Первые серийные самолеты мы выпускали с тактом раз в два месяца, сейчас это время намного уменьшилось», - сказал он.

Выкатка нового «Суперджета» на улицу, где его ждет первый летный экзамен - включение двигателей, отработка режимов и проверка работоспособности всех систем. Затем - летные испытания. Как правило, это 4-5 полетов. Далее SSJ100 перелетит в Ульяновск, где его покрасят и установят салон, а затем в Жуковский - на летно-испытательную станцию (ЛОС).

<https://ria.ru/20190906/1558384265.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.09.06; СУБСИДИРОВАНИЕ АВИАПЕРЕЛЕТОВ С ДАЛЬНОГО ВОСТОКА СОХРАНИТСЯ - ПУТИН**

Субсидирование авиаперелетов с Дальнего Востока сохранится, заявил президент РФ **Владимир Путин**.

«У нас для Дальнего Востока, по-моему, разработано уже 10 внутренних рейсов субсидируемых. В целом по стране для связи с Дальним Востоком - 300 с лишним субсидируемых рейсов по разным каналам и в разной степени субсидирования находятся. Но основные перелеты с Дальнего Востока в европейскую часть, в Сибирь и так далее, мы, безусловно, будем сохранять. Это решение будет принято», - сказал глава государства на встрече с представителями общественности Дальнего Востока в рамках Восточного экономического форума в пятницу, отвечая на вопрос о сохранении соответствующих льгот после 2019 г.

«Это очень важная программа для людей, которые проживают в таких регионах как Дальний Восток, Калининград. В Крым у нас летают по этим «плоским» тарифам. Это не только социальная, это экономическая, политическая (тема - ИФ) - связанность страны. У нас нагрузка, связанная с огромностью нашей территории. Особая ситуация в этом смысле, и мы должны ее учитывать», - отметил **Путин**.

«Я много раз уже говорил на этот счет со своими коллегами - и с руководителями транспортных организаций, авиационных компаний, и с **Минтрансом**, с **Минфином**. Мы, безусловно, должны обеспечить связанность страны. Человек не может, проживая в каком-то из регионов страны, не иметь возможности приехать в Москву, в Петербург, в любой другой регион страны. Иначе он перестает себя чувствовать (ее - ИФ) гражданином», - подчеркнул президент.

«Безусловно, мы будем делать все, чтобы связанность страны была обеспечена, в том числе будем поддерживать и эти льготы по перевозкам. У нас по определенным возрастным категориям действуют эти тарифы», - сказал он.

При этом **Путин** добавил, что «надо посчитать, насколько велики убытки» авиаперевозчиков. «Они счетоводы очень искусные - все время прикрываются какими-то международными стандартами, которые некоторые эксперты считают жульническими. Там компьютер просто считает тупо, сколько заявок, столько потребностей, и, исходя из

этого, просто взвинчивают цены - достаточно примитивно все считают», - заметил президент, хотя и признал, что «этот способ ценообразования используется в очень многих компаниях мира».

### **ИНТЕРФАКС; 2019.09.06; МИНТРАНС РФ ХОЧЕТ ВВЕСТИ ДИФФЕРЕНЦИРОВАННЫЙ ПОДХОД В ОЦЕНКЕ ФИНСОСТОЯНИЯ АВИАКОМПАНИЙ**

**Минтранс** РФ хочет ввести дифференцированный подход в оценке финансово-экономического состояния авиакомпаний.

Уведомление о планах внести соответствующие изменения в федеральные авиационные правила, утвержденные приказом **Минтранса** №246, размещено на портале regulation.gov.ru. Сам документ пока не опубликован.

«Действующий порядок предусматривает единый подход к оценке финансово-экономического состояния юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки, выполняющих различные виды перевозок (пассажирские, грузовые и др.). В современных реалиях для проведения более эффективной оценки финансово-экономического состояния требуется дифференцированный подход», - говорится в сопроводительных материалах.

Публичное обсуждение проекта документа продлится до 18 сентября. После согласования он может вступить в силу в январе 2020 года.

Действующая методика оценки финсостояния авиакомпаний применяется с 2000 г. Анализ раз в квартал проводит **Росавиация**. После кризиса с компанией «ВИМ-Авиа» в 2017 году президент РФ **Владимир Путин** поручал правительству представить предложения о мерах обеспечения постоянного мониторинга экономического положения авиаперевозчиков.

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Mintrans-predlozhit-differentsirovat-podhod-k-otsenke-finansovogo-sostoyaniya-aviakompanii-2019-09-06/>

### **ТАСС; 2019.09.06; ВЛАСТИ КУЗБАССА ВЫДЕЛИЛИ 160 МЛН РУБ. НА СУБСИДИРОВАНИЕ НОВЫХ АВИАМАРШРУТОВ**

Власти Кузбасса направили на субсидирование межрегиональных авиаперевозок в текущем году 160 млн рублей из областного бюджета, сообщил в пятницу ТАСС на Восточном экономическом форуме (ВЭФ) губернатор Кузбасса Сергей Цивилев.

«Мы начали субсидирование межрегиональных перевозок, 160 млн рублей [заложили в бюджете на текущий год]. В Новосибирск [из Новокузнецка] уже летают. Новые направления межрегиональных перевозок - Новокузнецк - Красноярск, Новокузнецк - Иркутск, Кемерово - Иркутск, Кемерово - Казань - к [горнолыжному] сезону будут открыты, и это даст нам дополнительный пассажирский поток», - сказал Цивилев.

Он добавил, что предварительно был проведен мониторинг туристических потоков, в ходе которого было установлено, жители каких регионов чаще всего приезжают на отдых в Кузбасс. Эти территории и были выбраны в качестве отправных точек новых межрегиональных авиамаршрутов.

Основные туристические зоны в Кузбассе сосредоточены в основном на юге региона, там расположен один из самых популярных горнолыжных курортов в Сибири - Шерегеш. За сезон его посещают около 1 млн человек, к 2025 году поток туристов планируется увеличить до 2,2 млн человек в год.

Чтобы посетить горнолыжные курорты Кузбасса, туристам из российских регионов приходилось ехать в Кемеровскую область на автомобиле либо выбирать стыковочные авиаперелеты из своих городов через Москву до Новокузнецка, а оттуда добираться в Горную Шорию еще несколько часов на электричке. Запуск новых авиамаршрутов

позвонит улучшить транспортную доступность горнолыжного курорта Кузбасса и привлечь новых туристов.

<https://tass.ru/sibir-news/6852654>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.09.06; ВЛАДЕЛЕЦ ВЗЛЕТНОЙ ПОЛОСЫ В «ЖУКОВСКОМ» ЗАКАЗАЛ «ЗЕРКАЛЬНЫЕ ШАРЫ» ДЛЯ ОТПУГИВАНИЯ ПТИЦ**

АО «ЛИИ имени М.М. Громова» (входит в ПАО «ОАК» (МОЕХ: UNAC)), на балансе которого находится взлетно-посадочная полоса аэропорта «Жуковский», заказало комплекс приборов для отпугивания птиц, свидетельствуют материалы на сайте госзакупок.

В комплекс входят биоакустическая установка Bird Gard Super Pro и отпугиватель «Зеркальный шар». В общей сложности заказано 11 приборов общей стоимостью 1,2 млн руб.

ВПП и другие аэродромные объекты «Жуковского» находятся в собственности у ЛИИ им. Громова, владелец терминалов аэропорта «Рампорт Аэро» арендует их для обслуживания гражданских рейсов.

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

После авиапроисшествия в ЛИИ им. Громова, отвечающем за орнитологическую защиту аэродрома, заявили, что перед вылетом лайнера «Уральских авиалиний» полоса была осмотрена «на предмет отсутствия миграции птиц», во время вылета средства защиты от птиц работали штатно. Вместе с тем первый заместитель гендиректора «Рампорт Аэро» Евгений Солодилин заявлял, что ЛИИ неоднократно обращался в прокуратуру с жалобами на увеличенное скопление птиц вокруг аэродрома.

Позднее в «Рампорт Аэро» заявили, что планируют за свои деньги установить новое оборудования для отпугивания птиц в «Жуковском». Работы будут завершены «в кратчайшие сроки», основной комплекс мероприятий планировался до открытия авиасалона МАКС-2019.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.09.09; JAPAN AIRLINES НАЧНЕТ ПОЛЕТЫ ИЗ ТОКИО ВО ВЛАДИВОСТОК ВЕСНОЙ 2020Г**

Японская авиакомпания Japan Airlines (JAL) весной 2020 года начнет выполнять прямые регулярные полеты из Токио во Владивосток, ранее японские авиаперевозчики на этом направлении не присутствовали.

Возможности увеличения туристического потока в Приморский край из Японии на полях Восточного экономического форума (ВЭФ) обсудили глава региона Олег Кожемяко и председатель совета директоров Japan Airlines Ёсихару Уэки.

В рамках летнего расписания международного аэропорта Владивосток JAL будет выполнять ежедневные полеты в Токио на Boeing-737-800 вместимостью около 150 человек.

В сообщении АО «Международный аэропорт Владивосток» (МАВ) говорится, что JAL планирует выполнять рейсы ежедневно на воздушных судах Boeing-737-800.

В настоящее время рейсы на направлении Владивосток-Токио осуществляют российские авиакомпании S7 и «Аврора» (входит в группу «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT)).

Ранее японская авиакомпания All Nippon Airways (ANA) объявила о начале полетов по маршруту Токио - Владивосток начиная с 2020 года.

Japan Airlines была основана в 1951 году, входит в альянс Oneworld, базируется в токийских аэропортах «Нарита» и «Ханэда».



Аэропорт Владивостока может принимать любые типы воздушных судов. Пассажирский терминал рассчитан на 3,5 млн пассажиров в год. Маршрутная сеть насчитывает более 45 направлений, полеты по которым совершают 20 российских и зарубежных авиакомпаний. В I полугодии 2019 года услугами аэропорта воспользовалось 1,35 млн пассажиров, что на 22% превысило показатель аналогичного периода 2018 года.

### **ИНТЕРФАКС 2019.09.06; АВИАКОМПАНИЯ «ПОБЕДА» В КОНЦЕ СЕНТЯБРЯ ОТКРОЕТ РЕЙСЫ ИЗ ПЕРМИ В ПЕТЕРБУРГ**

Авиакомпания «Победа» (входит в группу «Аэрофлот») (МОЕХ: AFLT) с 30 сентября запустит прямые рейсы по маршруту Санкт-Петербург - Пермь, сообщила пресс-служба губернатора и правительства Пермского края.

Авиарейсы из Перми в Петербург будут осуществляться 5 раз в неделю, по понедельникам, вторникам, четвергам, пятницам и субботам. Вылет из международного аэропорта Перми («Большое Савино») на Boeing-737-800 в 22:15 по местному времени, время в пути до Санкт-Петербурга - 2 часа 25 минут. Продажа билетов уже начата.

В настоящее время из Перми в Санкт-Петербург и обратно летают две авиакомпании: «Россия» и S7 Airlines. Согласно расписанию аэропорта Перми, S7 выполняет рейсы на этом маршруте дважды в неделю (по четвергам и воскресеньям, вылет из Перми в 06:40), авиакомпания «Россия» выполняет ежедневные рейсы с вылетом из Перми в 05:25.

Согласно данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», ООО «Новая Колхида» (структура холдинга «Новопорт» Романа Троценко) владеет 50% уставного капитала АО «Международный аэропорт «Пермь», еще по 25% принадлежит АО «Корпорация развития Пермского края» и краевому министерству по управлению имуществом и земельными отношениями.

### **ПРАЙМ; 2019.09.06; ПАССАЖИРСКИЕ АВИАПЕРЕВОЗКИ В МИРЕ В ИЮЛЕ ВЫРОСЛИ НА 3,6% - IATA**

Темпы роста мировых пассажирских авиаперевозок в июле составили 3,6% в годовом исчислении после 5,1% в июне, сообщается в пресс-релизе Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA).

«Данные по июлю демонстрируют умеренное начало пикового сезона спроса на пассажирские перевозки. Пошлины, торговые войны и неопределенность по поводу Brexit создают условия для более слабого спроса по сравнению с тем, который наблюдался в 2018 году», - приводятся в релизе слова гендиректора IATA Александра де Жуньяка (Alexandre de Juniac).

Рост объема международных пассажирских авиаперевозок в июле составил 2,7%, а внутренних - 5,2%.

По данным IATA в региональном разрезе, наибольший рост показателя наблюдался в Азиатско-Тихоокеанском регионе (АТР) - 5,2%, в Африке - на 4%, в Европе - на 3,3%. Увеличение в Латинской Америке составило 2,8%, в странах Северной Америки - 2,7%. Самый слабый рост наблюдался на Ближнем Востоке - на 1,3%.

По данным Росавиации, объем пассажирских авиаперевозок в России в июле вырос на 12,2% в годовом выражении. В том числе объем международных пассажирских авиаперевозок компаниями РФ увеличился на 17%, внутренних - на 6,7%.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.09.06; ПЫТАЮЩИЙСЯ ОТМЕНИТЬ РЕСТРУКТУРИЗАЦИЮ БОНДОВ ЮТЭЙР ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬ ПОДАЛ ВТОРОЙ ИСК И ПРИВЛЕК К ДЕЛУ ФАС**

Индивидуальный предприниматель Альберт Ерицян подал второй судебный иск, цель которого - заблокировать реструктуризацию облигаций ООО «Финанс-Авиа», дочерней структуры «ЮТэйр» (МОЕХ: UTAR).

Иск зарегистрирован Арбитражным судом Москвы 5 сентября, следует из материалов судебной картотеки. Ответчиками выступают ООО «Финанс-Авиа» и ООО «Корпоративный менеджмент РУС». В качестве третьих лиц привлечены ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр», Федеральная антимонопольная служба (ФАС) и «Национальный расчетный депозитарий» (НРД).

Материалы, разъясняющие суть требований Ерицяна, в картотеке пока не опубликованы. Согласно сообщению на ленте раскрытия, он требует признать недействительным решение о реструктуризации облигаций «Финанс-Авиа», принятое на общем собрании их владельцев 15 июля.

Как сообщалось, на упомянутом собрании владельцы бондов договорились о реструктуризации выпусков серий 01 и 02 номинальной стоимостью 4,1 млрд руб. и 9,2 млрд руб. соответственно. Это позволило отсрочить большую часть выплат на 35 лет: изначально погашаться облигации должны были в 2022 и 2027 гг., но по новым условиям основные выплаты перенесены на 31 июля 2054 года. Представителем владельцев бумаг на собрании был избран «Корпоративный менеджмент РУС».

Не согласный с этими решениями Ерицян 23 июля подал в Арбитражный суд Ханты-Мансийского автономного округа иск к «Финанс-Авиа». Третьими лицами были привлечены «Корпоративный менеджмент РУС», НРД и Константин Юшков (данные о нем в картотеке не приводятся). Ерицян также просил суд наложить обеспечительные меры, чтобы соглашение о новации по бондам подписать не успели. В случае исполнения оспариваемых решений «миноритарные владельцы облигаций понесут значительные финансовые потери», указывалось в судебных актах. Судья Игорь Неугодников, заменявший находившуюся в отпуске судью по этому делу Светлану Гавриш, 30 июля принял иск Ерицяна к рассмотрению, а также удовлетворил его заявление о наложении обеспечительных мер. Он запретил исполнять решения, принятые владельцами облигаций «Финанс-Авиа» на собрании 15 июля.

С похожим иском к «дочке» «ЮТэйр» обращался еще один индивидуальный предприниматель - Сергей Давыдовский (подал иск в арбитражный суд ХМАО 29 июля). В четверг сообщалось, что он предложил присоединиться к его требованиям всем владельцам бондов авиакомпании.

Общий долг «ЮТэйр» перед кредиторами составляет 75,8 млрд рублей. В частности, по двум синдицированным кредитам 11 банков (крупнейшие - «Траст», «Россия», Сбербанк (МОЕХ: SBER) ), 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.

«ЮТэйр» входит в топ-10 крупнейших авиакомпаний РФ. В парке перевозчика 50 среднемагистральных судов Boeing-737 и 15 региональных ATR-72. Крупнейшие акционеры - созданная структурами «Сургутнефтегаза» (МОЕХ: SNGS) компания «АК-инвест» (50,1%), Ханты-Мансийский автономный округ (38,8%) и Тюменская область (8,4%).

### **ИНТЕРФАКС; 2019.09.06; АВИАКОМПАНИЯ AIGLE AZUR ИЗ-ЗА ФИНАНСОВЫХ ТРУДНОСТЕЙ ОТМЕНИЛА РЕЙС ИЗ МАРСЕЛЯ В МОСКВУ**

Французская авиакомпания Aigle Azur в пятницу отменила часть рейсов, а с 7 сентября полностью останавливает полеты, говорится в сообщении перевозчика.

«По согласованию с авиационными властями Франции, испытывая огромные финансовые затруднения, мы вынуждены полностью отменить рейсы из всех аэропортов, начиная с субботы, 7 сентября. Из-за операционных трудностей часть рейсов будет также отменена 6 сентября», - сообщает авиакомпания.

По данным онлайн-табло аэропорта «Домодедово», отменен рейс Aigle Azur ZI506 из Марселя, который должен был прибыть в Москву в 2:25 утра и улететь обратно в 3:30. Перевозчик предлагает пассажирам в зависимости от того, где они приобрели билет, выяснить условия возврата средств и обратиться с заявлением на возврат или с судебным иском.

2 сентября стало известно, что авиакомпания остановила платежи и подала иск о собственном банкротстве. В четверг Aigle Azur приостановила выполнение части рейсов. Среди причин называются ошибки управления и, в частности, открытие убыточных рейсов в европейские города.

По данным французской газеты Le Monde, тяжелое финансовое положение Aigle Azur не позволяет выплачивать компенсации пассажирам за аннулированные рейсы. Кроме того, как сообщает издание, руководство Aigle Azur ведет активный поиск инвестора, который продолжится и после остановки рейсов. Среди возможных покупателей называют крупнейшего французского перевозчика Air France, заинтересованного в части персонала, а также в ежегодных 10 тыс. слотов (время для взлета и посадки) авиакомпании в аэропорту Орли.