



Ежедневный мониторинг СМИ

10 СЕНТЯБРЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ВЕСТНИК МОРДОВИИ; 2019.09.09; ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ И ВЛАДИМИР ВОЛКОВ ОБСУДИЛИ РАЗВИТИЕ ДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ МОРДОВИИ	4
ТАСС; 2019.09.10; СКОРОСТНОЙ РЕЖИМ НА МАРШРУТЕ «ЕВРОПА - ЗАПАДНЫЙ КИТАЙ» ПОД САМАРОЙ ПОВЫСИЛИ ДО 110 КМ/Ч.....	4
ИНТЕРФАКС; 2019.09.09; РЖД ПЛАНИРУЮТ В СЕНТЯБРЕ НАЧАТЬ РАЗРАБОТКУ ПРОЕКТА ВСМ МОСКВА-ПЕТЕРБУРГ.....	5
РЕН ТВ # НОВОСТИ; 2019.09.09; РАЗВИТИЕ ИСКУССТВЕННОГО ИНТЕЛЛЕКТА К 2030 ГОДУ	6
РЕН ТВ # НОВОСТИ; 2019.09.09; РОССИЙСКИХ АВТОМОБИЛИСТОВ ЖДУТ ТАКИЕ ИЗМЕНЕНИЯ, ЧТО ЛИШНИЙ РАЗ УЖЕ НЕ МОРГНЕШЬ	6
ТАСС; 2019.09.09; НОВЫЙ АСФАЛЬТ ПОСТЕЛИЛИ НА ОДНОЙ ИЗ ДОРОГ НА СТАВРОПОЛЬЕ ЗА 16 МЛН РУБЛЕЙ.....	6
ИНТЕРФАКС; 2019.09.09; СТРУКТУРА ГТЛК БУДЕТ РАЗВИВАТЬ В ЛОГОЦЕНТРЕ ПОД ЧЕЛЯБИНСКОМ АГРОХАБ ДЛЯ ПОСТАВОК В КИТАЙ	7
ТАСС; 2019.09.09; НОВЫЙ СКЛАДСКОЙ КОМПЛЕКС ПОД РОСТОВОМ СТАНЕТ ОДНИМ ИЗ ГЛАВНЫХ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ ЮГА РФ	8
ГАЗЕТА «ИНЖЕНЕР ТРАНСПОРТА»; 2019.09.09; РЕКТОР АЛЕКСАНДР КЛИМОВ: «БЫТЬ В ФОРМЕ – ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ КАЖДОГО РАБОТНИКА ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ»	8
ТАСС; 2019.09.09; МАКСИМ АКИМОВ: 5G НУЖЕН МЕДИЦИНЕ, ТРАНСПОРТУ И ОБОРОНЕ БОЛЬШЕ, ЧЕМ ЛЮДЯМ, ЖИВУЩИМ ОНЛАЙН	11
КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; АЛЕКСАНДР КОНСТАНТИНОВ; 2019.09.10; КАЗАХСТАНУ НЕ ДАЮТ ДАТЬ УГЛЯ; РОССИЯ НЕ ПУСКАЕТ СЫРЬЕ ПАРТНЕРОВ ПО ЕЭС НА УКРАИНУ	17
БЮДЖЕТ; 2019.09.09; РЕГИОНАЛЬНАЯ СПЕЦИФИКА И КЛЮЧЕВЫЕ ДРАЙВЕРЫ РАЗВИТИЯ ГАЗОМОТОРНОГО РЫНКА.....	18
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ, ЕВГЕНИЯ ПЕРЦЕВА; 2019.09.10; ПОРА ПО БАЗАМ: ТАКСИСТАМ ПРОПИСАЛИ ТОТАЛЬНУЮ ПРОВЕРКУ; АГРЕГАТОРЫ ХОТЯТ ПРИВЛЕЧЬ ГОСОРГАНЫ К ВЫЯВЛЕНИЮ СРЕДИ ВОДИТЕЛЕЙ НАРКОМАНОВ, АЛКОГОЛИКОВ И СУДИМЫХ	23
ИЗВЕСТИЯ; ТИМУР ХАСАНОВ; 2019.09.09; ПЛАТУНИНГОВЫЙ ПУТЬ: КАРАВАНЫ БЕСПИЛОТНЫХ ФУР ЗАПУСТЯТ ПО РОССИИ; ПРОФЕССИЯ ДАЛЬНОБОЙЩИК ПЕРВОЙ ПОСТРАДАЕТ С ПОЯВЛЕНИЕМ НОВОГО ТИПА ТРАНСПОРТА.....	25
ГАЗЕТА РБК; КОЛОМЫЧЕНКО МАРИЯ, ПОСЫПКИНА АЛЕКСАНДРА; 2019.09.10; «ЖОНУС» НА ПУТИ ГЛОНАССА	27
КОММЕРСАНТЬ; ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ, ОЛЬГА НИКИТИНА; 2019.09.10; ЗА ПРОЕЗД ВОЗЬМУТ BIG DATA; ДЛЯ СБОРА ДАННЫХ С АВТОМОБИЛЕЙ СОЗДАДУТ КОНСОРЦИУМ.....	29
КОММЕРСАНТЬ; 2019.09.09; К АРЕНДЕ МАШИН ПОДКЛЮЧИЛАСЬ ГИБДД; ВЕДОМСТВО ВПЕРВЫЕ ПРЕДСТАВИЛО ДАННЫЕ О НАРУШЕНИЯХ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ КАРШЕРИНГА.....	31
ТАСС; 2019.09.09; БЕСПИЛОТНЫЕ АВТОМОБИЛИ «ЯНДЕКСА» С 2018 ГОДА ПРОЕХАЛИ 1 МЛН КМ	32

КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ОЛЕГ ГАВРИШ; 2019.09.10; ВАГОНАМ ВЫКАТЫВАЮТ ПОДШИПНИКИ; ОТРАСЛЬ МОЖЕТ ЖДАТЬ ТЕХПЕРЕВООРУЖЕНИЕ НА 100 МЛРД РУБ.	32
ГУДОК; ПЕТР ВАСИЛЬЕВ; 2019.09.09; КАССЕТНЫЕ ПОДШИПНИКИ ДЛЯ ЭФФЕКТИВНОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА	34
ГАЗЕТА РБК; ГАЛИНА КАЗАКУЛОВА, МАРИЯ КОКОРЕВА; 2019.09.10; ЧАСТНЫЙ ОПЕРАТОР ПОЕЗДОВ СТАЛ ПРЕТЕНДЕНТОМ НА ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ В КРЫМ	37
ТАСС; 2019.09.10; РЖД ПРЕДВАРИТЕЛЬНО ОДОБРИЛИ СНИЖЕНИЕ ЦЕН НА ПЕРЕВОЗКУ УГЛЯ К ЮЖНЫМ ПОРТАМ ДО КОНЦА ГОДА.....	39
ИНТЕРФАКС; 2019.09.09; КОМИТЕТ ДУМЫ ПОДДЕРЖАЛ ОБНУЛЕНИЕ НДС НА ТРАНЗИТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПОРОЖНИХ КОНТЕЙНЕРОВ.....	39
ИНТЕРФАКС; 2019.09.09; ПОДРЯД ПО РАЗВИТИЮ СТАНЦИИ НОВОРОССИЙСК ВМЕСТО ФИРМЫ МАГОМЕДОВА ЗАВЕРШИТ СЕВЗАПИНЖТЕХНОЛОГИЯ.....	40
ИНТЕРФАКС; 2019.09.09; ДЕБИТОРСКАЯ ЗАДОЛЖЕННОСТЬ ПО I ЭТАПУ Ж/Д К ПОРТУ ЛАВНА ПРЕВЫШАЕТ 3 МЛРД РУБ., ВЕДУТСЯ РАБОТЫ ПО ЕЕ СНИЖЕНИЮ.....	41
ИНТЕРФАКС; 2019.09.09; ФГК УВЕЛИЧИЛА ПЕРЕВОЗКИ ШЕБНЯ В ПОЛУВАГОНАХ НА ФОНЕ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО АУТСОРСИНГА	41
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.09.10; «РОСНЕФТЬ» МОЖЕТ ПОЛУЧИТЬ ЕДИНСТВЕННОГО ПРОЕКТИРОВЩИКА АТОМНЫХ ЛЕДОКОЛОВ; МИНПРОМТОРГ ПРЕДЛАГАЕТ ПРОДАТЬ ЦКБ «АЙСБЕРГ» СТРОЯЩЕЙСЯ НЕФТЯНОЙ КОМПАНИЕЙ СУПЕРВЕРФИ «ЗВЕЗДА».....	42
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.09.10; «ЗВЕЗДА» НАТКНУЛАСЬ НА «АЙСБЕРГ»; ВЕРФЬ КУПИТ ПРОЕКТАНТА АТОМНЫХ ЛЕДОКОЛОВ.....	43
ТАСС; 2019.09.09; СУДОВЕРФЬ «ЗВЕЗДА» ЗАКЛЮЧИЛА КОНТРАКТЫ НА СТРОИТЕЛЬСТВО 39 СУДОВ.....	44
РИА НОВОСТИ; 2019.09.09; ВО ВЛАДИВОСТОК ЗАШЕЛ САМЫЙ БОЛЬШОЙ В ИСТОРИИ РОССИИ КРУИЗНЫЙ ЛАЙНЕР	45
ТАСС; 2019.09.09; ВТОРАЯ «КОМЕТА» НА ПОДВОДНЫХ КРЫЛЬЯХ ПРИБЫЛА В СЕВАСТОПОЛЬ	45
ТАСС; 2019.09.09; ПЛАВУЧИЙ АТОМНЫЙ ЭНЕРГОБЛОК С ОПЕРЕЖЕНИЕМ ГРАФИКА ПОДОШЕЛ К КОНЕЧНОЙ ТОЧКЕ МАРШРУТА ПЕВЕКУ.....	46
ТАСС; 2019.09.09; В ПРИМОРЬЕ НАЧАЛИСЬ ВСЕРОССИЙСКИЕ СТУДЕНЧЕСКИЕ СОРЕВНОВАНИЯ ПО МОРСКОЙ РОБОТОТЕХНИКЕ.....	46
ТАСС; 2019.09.09; В ПЕТЕРБУРГЕ ОТКРЫЛСЯ ЦЕНТР ХИМИИ МАТЕРИАЛОВ ДЛЯ СУДОСТРОЕНИЯ.....	47
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ МИХАИЛ КАЛМАЦКИЙ ИРИНА ЦЫРУЛЕВА; 2019.09.10; ЛЕТАЛИ, ЗНАЕМ: РОСТ ЦЕН НА БИЛЕТЫ ПОВТОРИЛ АНТИРЕКОРД 2008 ГОДА; С НАЧАЛА 2019-ГО СТОИМОСТЬ ПЕРЕЛЕТА УВЕЛИЧИЛАСЬ НА ЧЕТВЕРТЬ	48
РИА НОВОСТИ; 2019.09.09; ПРАГА ВЕРИТ В ДОСТИЖЕНИЕ СОГЛАШЕНИЯ С МОСКВОЙ В СФЕРЕ АВИАТРАНСПОРТА.....	49
РИА НОВОСТИ; 2019.09.09; МИНТРАНС РАЗРАБОТАЛ ПРАВИЛА СУБСИДИРОВАНИЯ МЕСТНЫХ АВИАРЕЙСОВ ИЗ БЮДЖЕТА	50
ТАСС; 2019.09.09; МИНТРАНС ОБСУЖДАЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ ПОКУПКИ ГРАЖДАНАМИ ЛЬГОТНЫХ АВИАБИЛЕТОВ ОНЛАЙН.....	51
РИА НОВОСТИ; 2019.09.09; ГОСДУМА ОБСУДИТ ПОПРАВКИ К ПРОЕКТУ О ВОЗВРАТЕ КУРИЛОК В АЭРОПОРТЫ.....	52

ТАСС; 2019.09.09; КОМИТЕТ ГОСДУМЫ ОДОБРИЛ КО II ЧТЕНИЮ ОТМЕНУ НДС ПРИ ВВОЗЕ В РФ ГРАЖДАНСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ	52
РИА НОВОСТИ; 2019.09.09; ЮРИЙ ШМОТИН: РАБОТАЕМ НАД УЛУЧШЕНИЕМ ДВИГАТЕЛЯ ДЛЯ МС-21	53
ТАСС; 2019.09.09; ГЛАВА РОСИМУЩЕСТВА: СДЕЛКА ПО ПРИВАТИЗАЦИИ «ПОБЕДЫ» МОЖЕТ БЫТЬ ПРОВЕДЕНА В ВИДЕ IPO	55
ИНТЕРФАКС; 2019.09.09; S7 ПЛАНИРУЕТ ОТКРЫТЬ ПРЯМЫЕ РЕЙСЫ ИЗ МОСКВЫ В МИЛАН 25 ДЕКАБРЯ.....	56
ИНТЕРФАКС; 2019.09.09; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» В НОЯБРЕ ОТКРОЮТ ПРЯМОЙ РЕЙС ЕКАТЕРИНБУРГ-ВЛАДИВОСТОК.....	56
ИНТЕРФАКС; 2019.09.09; «ЮТЭЙР» В 2020Г ПЛАНИРУЕТ ЗАПУСК РЕЙСОВ ИЗ УФЫ В КРАСНОДАР, СОЧИ, МИНВОДЫ, РОСТОВ-НА-ДОНУ И ВОЛГОГРАД...	57
ИНТЕРФАКС; 2019.09.05; СИБУР ПЛАНИРУЕТ ВВЕСТИ АЭРОПОРТОВЫЙ КОМПЛЕКС В ТОБОЛЬСКЕ ДО 2021 Г	57
ИНТЕРФАКС; 2019.09.09; АЭРОПОРТ ВОЛГОГРАДА ОЖИДАЕТ В 2019 Г. РОСТА ПАССАЖИРОПОТОКА НА 6%.....	58
ТАСС; 2019.09.09; ЭКСПЕРТЫ СОСТАВИЛИ РЕЙТИНГ АВИАКОМПАНИЙ ПО РАЗНООБРАЗИЮ МЕНЮ НА БОРТУ	58

ПУБЛИКАЦИИ

ВЕСТНИК МОРДОВИИ; 2019.09.09; ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ И ВЛАДИМИР ВОЛКОВ ОБСУДИЛИ РАЗВИТИЕ ДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ МОРДОВИИ

Сегодня в Москве состоялась рабочая встреча Главы Мордовии Владимира Волкова и министра транспорта РФ **Евгения Дитриха**. Об этом сообщает пресс-служба Главы РМ. На встрече обсуждались вопросы развития дорожной инфраструктуры республики.

В частности, речь шла о ходе реализации национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, инициированного Президентом России Владимиром **Путиным**. В рамках **нацпроекта** дорожная отрасль региона получает беспрецедентное финансирование. Только в текущем году на эти цели будет направлено более 3 млрд рублей: на ремонт региональных дорог, дорог Саранской агломерации, на завершение строительства объездной дороги в Саранске, на начало строительства объездной дороги в Рузаевке, а также на ремонт и строительство сельских автомобильных дорог.

Владимир Волков отметил, что обход столицы Мордовии уже практически готов к запуску. На сегодняшний день в план-график закупок **нацпроекта** включено 68 объектов из 68 запланированных, законтрактовано 62 объекта.

Также обсуждался вопрос ремонта мостовых сооружений, находящихся в аварийном и предаварийном состоянии. В том числе речь шла о финансировании строительства мостов на Северо-Восточном шоссе в Саранске.

Кроме того, в рамках конструктивного обсуждения были затронуты темы пригородных железнодорожных перевозок в Мордовии, дальнейшего развития аэропорта Саранска, в частности, обустройства в нем международного **пункта пропуска**.

В рабочей встрече приняли участие депутат Государственной Думы от Мордовии Виталий Ефимов, глава **Ространснадзора Виктор Басаргин**, заместитель руководителя **Росавтодора** Евгений Туриев, председатель Правительства Мордовии Владимир Сушков, заместитель председателя Правительства - министр строительства, транспорта и дорожного хозяйства РМ Виктор Цыганов.

<https://vestnik-rm.ru/news/politika/glava-mordovii-obsudil-s-ministrom-transporta-rf-voprosy-stroitelstva-dorog-i-razvitiya-aeroporta-saranska>

ТАСС; 2019.09.10; СКОРОСТНОЙ РЕЖИМ НА МАРШРУТЕ «ЕВРОПА - ЗАПАДНЫЙ КИТАЙ» ПОД САМАРОЙ ПОВЫСИЛИ ДО 110 КМ/Ч

Скоростной режим на участке магистрали «Европа - Западный Китай» в Самарской области повышен до 110 км/ч ради увеличения пропускной способности дороги. Об этом говорится в сообщении, распространенном региональным правительством.

«Мера принята в целях увеличения пропускной способности участка федеральной дороги М-5 «Урал», связывающего крупные экономические центры Самарской области и входящего в маршрут международного транспортного коридора «Европа - Западный Китай», - говорится в сообщении.

Повышения скоростного режима удалось добиться за счет ремонта дорожного полотна, а также трех транспортных развязок, расположенных на подъезде к Самаре.

Кроме того, в текущем году запланировано строительство обхода Тольятти с мостовым переходом через Волгу. Проект включен в **комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** до 2024 года и предполагает строительство более 90 км автодорог и моста длиной 3,7 км, которые станут частью международного транспортного коридора «Европа - Западный Китай».

<https://tass.ru/obschestvo/6866158>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.09; РЖД ПЛАНИРУЮТ В СЕНТЯБРЕ НАЧАТЬ РАЗРАБОТКУ ПРОЕКТА ВСМ МОСКВА-ПЕТЕРБУРГ

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) планирует в сентябре начать разработку проекта высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) Москва - Санкт-Петербург.

«Разработку проектной документации планируется начать в сентябре 2019 года. На первоначальном этапе необходимо выполнить полный комплекс изыскательских работ на предполагаемом варианте прохождения высокоскоростной трассы, а затем, где это возможно, применить ранее разработанные технические решения, предусмотренные при проектировании маршрута Москва - Казань», - заявил заместитель генерального директора - главный инженер РЖД Сергей Кобзев в интервью корпоративному изданию монополии.

«Трасса длиной 659 км с 13 станциями будет обслуживать объём пассажирского высокоскоростного движения в размере 42 пар поездов. На входе в Москву и Санкт-Петербург движение сохранится на постоянном токе 3 кВ, а непосредственно высокоскоростная часть будет электрифицирована на переменном токе 2х25 кВ», - добавил он.

«Необходимо выполнить актуализацию разработанного в 2009 году обоснования инвестиций с учётом существующего состояния организации движения на линии Москва - Санкт-Петербург, ввода тактового скоростного движения поездов на линии, а также с учётом влияния проектируемых ВСМ Москва - Казань, Центр - Юг и возможности поэтапной реализации проекта», - отметил Кобзев.

По его словам, в 2019 году в рамках подготовки к проектированию планируется провести сравнительный анализ параметров проектирования и принятых основных проектных решений обоснования инвестиций в строительство ВСМ Москва - Санкт-Петербург и проектной документации ВСМ Москва - Казань. Выполнить рекогносцировку трассы Санкт-Петербург - Москва, разработать обоснование для формирования технических требований, конструктивных решений и предложений по мостовым сооружениям (ИССО), а также провести пересчёт сметной стоимости обоснования инвестиций в строительство ВСМ Санкт-Петербург - Москва в текущий и прогнозный уровень цен.

По итогам проведенных работ будут сформированы основные выводы о возможности и целесообразности строительства ВСМ Москва - Петербург по согласованному в 2009 году западному варианту трассы, которые позволят определить исходные данные для проектирования и уточнить предварительную стоимость строительства, пояснил топ-менеджер. При этом многие решения, которые использовались в проекте ВСМ Москва - Казань, будут использоваться для строительства ВСМ Москва - Петербург, уточнил он.

Проектирование участка ВСМ Москва-Санкт-Петербург может занять три года, проект планируется включить в **комплексный план** модернизации и развития инфраструктуры, сообщил **заместитель министра** транспорта РФ Владимир Токарев.

Ранее в августе РЖД и консорциум немецких компаний, в который входят Siemens, Deutsche Bahn AG, Deutsche Bank, Vossloh Group, подписали меморандум о сотрудничестве в проектировании, финансировании и реализации проекта ВСМ Москва - - Петербург.

По ВСМ Москва - Петербург разрабатывается технико-экономическое обоснование, выбирается трасса, прорабатываются различные варианты, сообщил в июле заместитель генерального директора РЖД Олег Тони. Трасса ВСМ может пройти через Великий Новгород, заявлял ранее вице-премьер РФ **Максим Акимов**. По его оценкам, предварительно стоимость проекта ВСМ до Санкт-Петербурга оценивается в 1,5 трлн руб.

Президент РФ **Владимир Путин** в апреле поддержал идею проектирования ВСМ Москва - Санкт-Петербург. ВСМ, в случае ее запуска, облегчит выход грузов по Транссибирской магистрали с Урала в направлении северо-запада РФ, заявлял первый заместитель

генерального директора РЖД Александр Мишарин. По его словам, запуск ВСМ на этом маршруте позволит компании перейти к специализации целых направлений с разделением на грузовые и пассажирские линии и внедрить передовые технологии перевозки грузов, снизив себестоимость перевозки и содержания инфраструктуры.

РЕН ТВ # НОВОСТИ; 2019.09.09; РАЗВИТИЕ ИСКУССТВЕННОГО ИНТЕЛЛЕКТА К 2030 ГОДУ

ВЕДУЩИЙ: Как сообщил «Известиям» вице-премьер правительства России **Максим Акимов**. В ближайшие несколько дней в нашей стране начнется внедрение систем построенных на принципах искусственного интеллекта, который не позволит пьяным или не выспавшимся водителям садиться за руль авто. **Акимов** назвал эти технологии довольно зрелыми.

Максим АКИМОВ, заместитель председателя правительства РФ: моргание, поворот головы, состояние век, рта. Все считывается, прошу прощения, сам тестировал эти системы. Все считывается. Это в общественных перевозках, перевозках детей, совершенно необходимо.

РЕН ТВ # НОВОСТИ; 2019.09.09; РОССИЙСКИХ АВТОМОБИЛИСТОВ ЖДУТ ТАКИЕ ИЗМЕНЕНИЯ, ЧТО ЛИШНИЙ РАЗ УЖЕ НЕ МОРГНЕШЬ

ВЕДУЩИЙ: Российский автомобилистов ждут такие изменения, что лишний раз уже не моргнешь. В правительстве хотят внедрить обязательную систему слежения за состоянием водителя. То есть, переутомленному человеку с замедленной реакцией, машина просто не разрешит собою управлять. Опытные образцы таких систем сейчас считывают количество морганий. Насколько широко открыты глаза, и даже в какую сторону они смотрят. Кроме того. О засыпание говорят положение и наклон головы. Возможно такие системы совместят даже с устройством, которое сможет взбодрить усталого водителя. Вице-премьер **Максим Акимов** отметил, кому больше всего нужен такой помощник. Кому его будут устанавливать в первую очередь.

Максим АКИМОВ, заместитель председателя правительства РФ: Важнее всего, чтобы у нас анализаторы и интерпретаторы мимики человека с помощью технологий искусственного интеллекта не позволяли управлять автомобиль в нетрезвом виде. Это конечно в общественных перевозках, перевозках детей и движение грузового транспорта совершенно необходимо.

ВЕДУЩИЙ: **Акимов** уверен, что в успехе нашей системы и на мировом рынке они ничем не хуже аналогов, а стоят гораздо дешевле.

ТАСС; 2019.09.09; НОВЫЙ АСФАЛЬТ ПОСТЕЛИЛИ НА ОДНОЙ ИЗ ДОРОГ НА СТАВРОПОЛЬЕ ЗА 16 МЛН РУБЛЕЙ

Завершились ремонтные работы на дороге «Зеленокумск - Никольское - Степное» на Ставрополье, которые проходили в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, сообщила в понедельник пресс-служба министерства дорожного хозяйства и транспорта региона.

«Новый асфальт протяженностью более 2 км появился на участке автодороги «Зеленокумск - Никольское - Степное». Дорожные работы здесь проводились в рамках реализации в крае **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, - говорится в сообщении.

По данным пресс-службы, на проведение ремонта в рамках **нацпроекта** было направлено более 16 млн рублей.

«Дорожные работы как на данной дороге, так и на всех других, ведутся в комплексе, а это значит, что обновляется дорожное полотно, разметка, устанавливаются новые дорожные знаки и направляющие устройства. Все это не просто обеспечивает возможность

комфортного передвижения для автомобилистов, но и повышает уровень безопасности дорожного движения», - приводятся в сообщении слова министра дорожного хозяйства края Евгения Штепы.

По данным министерства, дорожные работы в рамках **нацпроекта** активно ведутся еще на нескольких участках региональных дорог. Среди них участки дороги «Ставрополь - Изобильный - Новоалександровск - Красногвардейское», «Ставрополь - Александровское - Минеральные Воды», «Новоселицкое - Саблинское», примыкание к автодороге «Ставрополь - Александровское - Минеральные Воды», а также реконструкция участка «Ставрополь - Тоннельный - Барсуковская». В целом в нормативное состояние будет приведено более 24,5 км. Кроме того, завершён ремонт участка автодороги «Солдато-Александровское - Андреевский - Георгиевск» общей протяженностью более 3 км.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/1028057>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.09; СТРУКТУРА ГТЛК БУДЕТ РАЗВИВАТЬ В ЛОГОЦЕНТРЕ ПОД ЧЕЛЯБИНСКОМ АГРОХАБ ДЛЯ ПОСТАВОК В КИТАЙ

ООО «Сухой Порт Южноуральский» («дочка» «Государственной транспортной лизинговой компании», ГТЛК) создаст на базе находящегося под его управлением торгово-логистического комплекса (ТЛК) «Южноуральский» в Челябинской области агрохаб для поставок продтоваров в Китай, сообщает пресс-служба регионального Минсельхоза.

«Логистический комплекс запущен. Получено согласование на эксплуатацию железнодорожных путей. В течение двух недель на терминал прибудет ричстакер - перегружатель для контейнеров. (. . .) Проект получит название «Агрохаб». Это контейнерные поезда, грузовые потоки пищевой продукции на Китай», - приводятся в сообщении слова коммерческого директора ООО «Сухой Порт Южноуральский» Кирилла Васильева.

Он отметил, что достигнута договоренность с компанией «Исткомтранс» (Казахстан) о транзитном проходе через территорию Казахстана и тарифицировании по маршруту Формачево - Достык и дальше, по территории Китая.

«Сейчас мы можем сказать, что ожидаемая отправка по маршруту Формачево - Достык будет \$1,5 тыс. на сорокафутовый контейнер. До конца сентября с помощью другого оператора планируем отправить контейнерный поезд с продукцией компании «Велком» на территорию Китая, порядка 42 контейнеров. Надеемся, это будет регулярный контейнерный поезд», - сказал Васильев.

По его словам, первая отправка пойдет по существующим погранпереходам.

«19 сентября в Алма-Ате на выставке «Логистика Казахстана» планируем подписать соглашение с «Исткомтранс», и следующую доставку делать уже через Казахстан. Выделение платформ и контейнеров с казахстанской стороны согласовано» - сообщил он.

Он отметил, что компания достигла договоренности с зоной свободного экономического развития Порт Инкоу в провинции Ляонин (Китай). Инкоу готов покупать российскую продукцию до 20 млн тонн в год, а через ТЛК «Южноуральский» - 3 млн тонн.

«В дальнейшем планируется запуск постоянного бесперебойного обеспечения поездов в Инкоу через Казахстан. Со стороны Инкоу есть также несколько точек захода в Китай», - сказал Васильев.

ТЛК «Южноуральский» возведен в Увельском районе Челябинской области для организации транспортного коридора под грузопоток с северо-запада Китая через Казахстан для его дальнейшего распределения в европейском направлении. Инвестиции в первую очередь ТЛК оценивались в сумму порядка 5 млрд рублей.

ТАСС; 2019.09.09; НОВЫЙ СКЛАДСКОЙ КОМПЛЕКС ПОД РОСТОВОМ СТАНЕТ ОДНИМ ИЗ ГЛАВНЫХ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ ЮГА РФ

Открывшийся в понедельник складской комплекс французской компании FM Logistic («ФМ Ложистик») в Аксайском районе Ростовской области на площади 35 тыс. кв. м станет одним из главных объектов логистической инфраструктуры Южного федерального округа. Об этом сообщил журналистам генеральный директор FM Logistic в Центральной и Восточной Европе Кристоф Менивар.

«Мы ведем переговоры с 15 потенциальными клиентами (арендаторами открывшегося комплекса - прим. ТАСС). <...> Для нас это будет центр дистрибуции, от которого мы будем заниматься транспортной дистрибуцией, логистикой в разные города этого региона, на Юге России», - рассказал он.

Площадь складского комплекса, который расположен в станице Грушевской, составляет 35 тыс. кв. м. Общий объем инвестиций в реализацию проекта - 2,5 млрд рублей, средства идут на строительство самого здания, оснащение и оборудование складского комплекса. В результате реализации проекта будет создано 200 рабочих мест.

По данным компании, благодаря близости к ростовскому аэропорту Платов и выходу на трассу М-4 «Дон» объект станет одним из главных объектов логистической инфраструктуры Юга России. Это седьмой складской комплекс компании в России, построенный с нуля. По словам гендиректора, общая площадь складских комплексов на Юге России с запуском нового комплекса в Ростовской области составит более 50 тыс. кв. м.

Соглашение о сотрудничестве по реализации инвестпроекта по строительству складского комплекса в Ростовской области между правительством региона и АО «ФМ Ложистик Восток» было подписано в рамках Петербургского международного экономического форума в 2018 году. Закладка первого камня состоялась в мае 2018 года.

<https://tass.ru/ekonomika/6865589>

ГАЗЕТА «ИНЖЕНЕР ТРАНСПОРТА»; 2019.09.09; РЕКТОР АЛЕКСАНДР КЛИМОВ: «БЫТЬ В ФОРМЕ – ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ КАЖДОГО РАБОТНИКА ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ»

О спорте

– В августе состоялся благотворительный забег ОАО «РЖД» «Достигая цели!». Вы пробежали дистанцию 10 километров, став в своей возрастной группе передовиком команды **Российского университета транспорта**. Какие эмоции и впечатления Вы испытали?

– Я бы сказал, что передовиком забега стал **министр транспорта** Евгений Иванович **Дитрих**, который также участвовал в этом спортивном празднике. Я считаю, что участие министра в подобных мероприятиях – это пример не только студентам нашего университета, но и всем работникам транспорта. Специфика транспортной отрасли – напряженная работа в режиме 365/24, ответственность за жизнь людей – требуют, на мой взгляд, от человека хорошей морально-физической подготовки. Когда вы видите спортивного, подтянутого пилота, судоводителя или машиниста, у вас возникает чувство безопасности и доверия к системе транспорта. Быть в форме в прямом и переносном смысле – профессиональная ответственность каждого работника транспортной отрасли.

Что касается забега. В команду университета вошло более ста студентов и преподавателей. Мы не стали победителями этих соревнований. Это удел профессиональных спортсменов. Олимпийский принцип за последние сто лет не изменился: «Главное – не победа, а участие». Мне кажется, Российские железные дороги выбрали удачный формат проведения мероприятия. Возраст бегунов – от 5 лет (в забеге на 500 метров для маленьких детишек) до 70+. Последние, кстати, показали неплохие результаты.

Мы бежали дистанцию вместе со студентами, работниками РЖД, ветеранами. Получили мощный заряд бодрости и хорошего настроения. Ну и физическую форму немного улучшили.

– Мы знаем, что спорт занимает в Вашей жизни особое место. Расскажите об этом подробнее.

– Я увлекался разными видами спорта. Спортивным туризмом, скалолазанием, бегом, горными лыжами. Даже успел пробежать четыре марафона. В последнее время больше внимания уделяю велогонкам и триатлону. Никогда не был профессиональным спортсменом. Сейчас в мире любительский спорт бурно развивается. Люди в возрасте приходят в любительский спорт и получают «второе дыхание». Осенью на Московский марафон собирается несколько тысяч участников, а в мероприятиях классического забега на 42 км на Марафоне в Афинах участвует примерно 30 тысяч бегунов со всего мира.

Совсем недавно в Казани впервые в нашей стране прошел чемпионат Европы по триатлону среди профессиональных атлетов и любителей всех возрастных категорий. Очень интересно. Все «по-взрослому». Почти 400 участников из разных стран. Надо отдать должное россиянам: во многих возрастных категориях наши атлеты заняли призовые места.

Все же я считаю, что количество медалей – не главное. Главное – это то, что у людей есть желание ставить цели и достигать их за счет ежедневного упорного труда. Необходимо тратить время на собственное здоровье. Когда переваливаешь отметку «50» – это становится важнее телевизора, интернета и лайков в социальных сетях.

– А за сколько Вы пробежали марафон?

– Бегаю я не очень быстро. Мой результат: 42 километра за 4 часа 45 минут. Для профессионалов это в некотором смысле ходьба, они пробегают дистанцию за 2:10-2:15.

– Есть ли спортивное достижение в Вашей любительской спортивной карьере, которым вы гордитесь?

– Горжусь тем, что в 58 лет смог обогнать 400 человек в возрасте от 18 до 60 лет на забеге РЖД (улыбается).

Есть такое понятие – активное долголетие. И чем старше становится человек, тем больше времени и внимания он должен уделять своему здоровью и занятиям спортом, если хочет это долголетие поддерживать. Это и логично, потому что молодость прощает бессонные ночи, бесцельное лежание на пляже и многочасовые зависания в интернете. А в возрасте, близком к 60 годам, лучше планы тренировок не нарушать. Невзирая на время суток и температуру за окном.

Об университете

– За прошлый год Вы лично посетили большинство мероприятий молодежной политики. Какое из них запомнилось больше всего?

– Grow Up. Формат мероприятия показался мне очень интересным, креативным и результативным. Я считаю, что РУТ (МИИТ) в том числе хорош тем, что здесь активная студенческая жизнь. Главное, чтобы те проекты, которые мы обсуждали со студентами, были доведены до практического воплощения.

– В течение нескольких месяцев мы принимали вопросы к Вам от наших читателей на почту редакции. Некоторые из них зададим Вам сегодня.

Недавно по вузу прошла волна сокращений профессорско-преподавательского состава. Ходят слухи о продолжении сокращений в новом учебном году, так ли это?

– Нет, пока мы не планируем новых сокращений.

Ученый совет университета все взвесил и принял решение о необходимости определенного сокращения профессорско-преподавательского состава. Мы реализуем принятые решения. Это было обусловлено в первую очередь финансовыми условиями деятельности университета. В Москве очень высокие средние зарплаты, и мы, в соответствии с требованиями Указа Президента Российской Федерации, должны

обеспечить определенный уровень оплаты труда профессорско-преподавательского состава.

Это болезненный процесс, но институты сами решали, как им оптимизировать деятельность и привести показатели в соответствие с экономическими реалиями.

– В утвержденном учебном плане на 2019 год некоторая часть контактной аудиторной работы перешла в раздел самостоятельной работы. На Ваш взгляд, смогут ли студенты уделить достаточно внимания самостоятельному изучению дисциплин?

– В реальной профессиональной деятельности все мы в основном работаем самостоятельно. Можно сходить посоветоваться с руководителем или коллегами по работе. Но это скорее исключение, чем правило. Студенты должны быть готовы к тому, чтобы самостоятельно искать ответы на непростые вопросы. Сейчас человек сам отвечает за свое будущее, и, мне кажется, это и надо выращивать.

Если смотреть практику ведущих российских и зарубежных вузов, то здесь роль самостоятельной работы студентов исключительно высока.

Я не против того, чтобы было много контактной работы, но считаю, что студент должен приходить на очное занятие к преподавателю подготовленным: прочитать соответствующий раздел учебника, изучить дополнительные источники информации, написать письменную работу, обсудить со своими однокурсниками проблемные вопросы. И только потом отправляться в аудиторию. Возможно, это звучит необычно. Но многие вузы работают только так.

Я недавно был на нескольких встречах наших студентов с руководителями крупной транспортной компании. Примечательно то, что студенты практически не задавали вопросов выступающим. Так точно нельзя ничему научиться. Либо тебе интересно, у тебя есть точка зрения, которую ты готов озвучить и отстаивать, либо ты зря теряешь время. А время – главный ресурс человека. И его с каждой минутой становится все меньше.

О личном

– Как Вы проводите свободное время?

– У меня свободного времени практически нет. Я уезжаю из дома в районе семи утра и возвращаюсь в лучшем случае в девять вечера. Стараюсь каждый день тренироваться.

– Как обстоят дела с иностранными языками?

– Занимаюсь английским языком дважды в неделю. Не могу сказать, что хорошо его знаю, но разговариваю, достаточно быстро читаю книги на интересующие меня темы.

– Любимая страна для путешествий?

– Много раз путешествовал с друзьями в горах на Памире, Тянь-Шане и Северном Кавказе. Бывал в Африке, Азии, Северной и Южной Америке.

Больше всего люблю Арктику и Север. Шпицберген, Соловецкие острова, Архангельск.

Однажды с товарищами был зимой в лыжном походе в горах Восточной Сибири. Нигде в мире ничего более красивого не видел. Ночью температура -45°C , замерзшие водопады, лед всех цветов радуги. От розового до бирюзового. Кто не верит может сходить и посмотреть своими глазами.

– Когда Вы чувствуете себя счастливым?

– Когда долго что-то делаю и, в конце концов, достигаю результата. Особенно если цель в самом начале кажется нереальной.

– Кем Вы мечтали стать в детстве?

– Мечтал стать водителем грузовика.

После окончания вуза работал инженером-испытателем в управлении главного конструктора «АвтоВАЗа», так что в некоторой степени мечта детства сбылась.

– Трудно ли быть ректором вуза?

– Конечно! Самое трудное – это ответственность. Отвечаешь за все. Но есть и более трудные места работы.

– Каким мессенджером и какими источниками информации Вы пользуетесь?

– В основном WhatsApp. Информацию о деятельности Правительства Российской Федерации оперативно получаю на официальном канале в Telegram: какие вопросы обсуждали, документы, интервью с министрами. Также каждый день просматриваю сайт kremlin.ru.

Из газет читаю только «Коммерсант» и «Транспорт России». Ну и «Инженер транспорта», конечно. Мне бы хотелось видеть в нашей газете больше аналитической информации, обзоров. Хотя, думаю, что студенты сами должны проголосовать за оптимальный формат издания. Сегодня основным источником информации скорее должен быть официальный сайт университета.

– Если бы Вы сейчас были абитуриентом и поступали в наш университет, какую бы специальность выбрали для себя?

– В свое время, когда я после школы поступал в институт, выбрал специальность «Автомобили и тракторы». Поэтому и сейчас я бы выбрал инженерную специальность, не так важно какую. Я считаю, что инженерное образование формирует системное мышление и эффективные модели понимания действительности. Я и детям своим советовал учиться на инженеров, но они как-то не очень послушали. У них свои представления о том, чем надо заниматься в этой жизни.

– Что Вы посоветуете нашим первокурсникам, которые 2 сентября откроют для себя двери университета?

– Не теряйте любопытства к тому, что Вас окружает. Самые грустные люди те, кому ничего не интересно. Ставьте цели, работайте системно и достигайте результата.

<https://rut-miit.ru/org/journals/transport-engineer>

ТАСС; 2019.09.09; МАКСИМ АКИМОВ: 5G НУЖЕН МЕДИЦИНЕ, ТРАНСПОРТУ И ОБОРОНЕ БОЛЬШЕ, ЧЕМ ЛЮДЯМ, ЖИВУЩИМ ОНЛАЙН

Одним из ключевых заявлений Восточного экономического форума стала инициатива президента РФ Владимира **Путина** о преференциях для авиакомпаний, которые летают на Дальний Восток. В интервью ТАСС в рамках форума вице-премьер РФ **Максим Акимов**, курирующий транспортную отрасль и цифровую экономику, рассказал, как правительство планирует стимулировать авиакомпании пересмотреть модель региональных перевозок, о планах по развитию высокоскоростного железнодорожного сообщения, а также о строительстве сетей 5G в России и планах по улучшению связи в Крыму.

— Максим Алексеевич, начать бы, конечно же, хотелось с наиболее сейчас актуальной темы — это то, о чем в минувший четверг говорил президент на пленарном заседании форума, — чтобы авиакомпании, которые летают на Дальний Восток и планируют расширять здесь свою деятельность, получали некие преференции: например, преимущественный доступ к более экономически выгодным направлениям. Подскажите, пожалуйста, как вы видите реализацию этой идеи, что уже сейчас можно для этого сделать?

— Во-первых, мы сейчас прорабатываем вопрос об индексации субсидий на перелеты по направлениям аэропортов Дальневосточного федерального округа, Крыма и Калининграда по субсидируемым маршрутам. Уже несколько лет, например, размер субсидий по ряду направлений оставался неизменным. Во-вторых, мы хотим расширить эту линейку, добавив туда еще 40 маршрутов, часть которых приходится на Дальневосточный федеральный округ. И конечно, мы хотели бы избежать ситуации этого года, когда у нас к концу января все субсидируемые пассажирские места были уже раскуплены либо забронированы вплоть до завершения сезона отпусков. И конечно, заложить достаточно средств. Это первое, что я хочу сказать.

Второе. Поскольку невозможна раскатка некоторых маршрутов без субсидий — конечно, когда-то очень многие маршруты становятся окупаемыми, но на это могут уйти годы, — без субсидирования невозможно развитие региональных сетей в целом. И абсолютно

точно надо сделать механизм управления развитием федеральной и региональной сети; гармонизировать его с развитием инфраструктуры, с подготовкой летного состава, с обновлением парка авиатехники — не только судов, кстати, но и аэропортовой техники, модернизацией аэропортовой инфраструктуры. И такую задачу мы ставим в рамках разработки перспективной модели развития региональных авиационных перевозок.

Мы в течение следующего года такую модель обязательно сделаем. И конечно, будем в первую очередь опираться на поручение президента, в том числе по комбинации у авиаперевозчиков маршрутов, которые являются явно доходоприносящими, и маршрутов, которые потребуют субсидий. В этом случае субсидия, наверное, может быть уменьшена для таких компаний.

В целом нам надо здорово подумать над тем, какого размера должны быть эти авиакомпании, с какими типами воздушных судов они должны работать, потому что зоопарк судов (использование многих разных типов самолетов в парке авиакомпании — прим. ТАСС) эффективно функционировать не может. Мы знаем, что часть наследия нам осталась в виде, например, Ан-24 (выпуск этих судов прекратился в 1979 году — прим. ТАСС), от глубокого Советского Союза, от доисторических времен, часть судов иностранного производства, часть судов отечественного производства. И вся эта мешанина, которая снижает экономическую эффективность, — от нее, конечно, надо уходить. Это могут позволить себе крупные компании — закупить новый флот по льготным ставкам лизинга на новую маршрутную сеть. Примерно, наверное, так, как делает здесь, на Дальнем Востоке, «Аврора». Наверное, это будут какие-то два, может быть, один оператор на федеральный округ.

Такие мысли есть. Это не говорит о том, что кто-то будет убивать небольших перевозчиков. Они тоже очень важны. Для них есть своя часть транспортной работы. Но опорную сеть кто-то должен держать.

— Такую нагрузку на себя может взять одна из уже существующих компаний?

— Мы хотели бы привлечь к этой работе точно и S7, и «Аэрофлот», и вообще всех, кто интересуется. Может быть, кто-то создаст новую компанию. Я считаю, что конкуренция — это ключевой вызов для авиационного рынка. Но еще раз хочу сказать: тогда надо правильно управлять распределением маршрутов.

— Если говорить про Дальневосточный округ, речь может идти об «Авроре» или о новой дочерней компании уже некоего существующего перевозчика, правильно?

— Существующих перевозчиков — да. Не обязательно «Аврору». Я привел эту авиакомпанию как пример. Может быть, стоит поддержать управленческие команды имеющих региональных компаний. Разные команды есть, которые, если люди хотят работать, мы точно поддержим. Если у них есть амбиция развиваться, менять парк, двигаться дальше.

— В общем, приоритет — не создание новой авиакомпании, а уже имеющиеся?

— Да. Опираемся, конечно, на имеющиеся. Наверное, бессмысленно говорить: вот теперь мы создаем с чистого листа новую компанию, она у нас все проблемы региональных перевозок закроет на всю страну. Нет, конечно, такого посыла нет. Просто есть четыре главных сюжета. Это самолеты, аэропорт, пилоты и экономическая модель. Четыре главных сюжета. Их надо между собой увязать, потому что они между собой сейчас не гармонизированы.

— Есть какое-то понимание — это будут операторы, которые нацелены на связь регионов внутри России или в том числе с другими странами?

— В основном, конечно, это внутрироссийские перевозки, но есть выгодные зарубежные маршруты, и компании тоже могут на них претендовать, абсолютно точно.

— Вы сказали, что в программу субсидирования полетов в Калининград, ДФО и Симферополь могут быть включены 40 маршрутов. Когда это может произойти?

— Мы хотели бы начать уже в этом году.

— Еще одна из наших основных задач — это выполнение показателей комплексного плана магистральной инфраструктуры. Скажите, пожалуйста, все-таки этот **комплексный план** в итоге будет переформатирован в **нацпроект**? На каком этапе сейчас находится его исполнение?

— Он уже переформатирован и приведен к общему виду. Сложилась система управления, мы приступили к мониторингу исполнения сетевых план-графиков мероприятий. У нас примерно каждый месяц проходит под моим руководством проектный комитет, который посвящен какому-то сюжету. Берем, например, Северный морской путь, смотрим, что сделано, не сделано, проблемные вопросы; берем связь между агломерациями, смотрим, что у нас с автодорогами, обходами городов и так далее; берем сюжет, связанный с РЖД, — Транссиб, например. Смотрим, в каком состоянии исполнение сетевого плана-графика строительства объектов.

В комплексном плане есть два сюжета, всем хорошо известных, по которым все-таки продолжаются обсуждения. Они сложные. Это трассировка международного транспортно-логического маршрута Европа — Западный Китай, в том числе участок от Казани до Москвы. Потому что сам коридор включает в себя и новую трассу М-11, и дорогу Канаш — Шали (населенные пункты в Чувашии и Татарстане, дорога между которыми позволит обойти Казань — прим. ТАСС), и, соответственно, до Сагарчина (пограничный **пункт пропуска** в Оренбургской области, граница с Казахстаном — прим. ТАСС), включая обход Тольятти, к реализации которого мы, кстати, уже приступили.

Вопрос в том, какими этапами и как реализовывать этот проект, как он будет синхронизирован с возможной реализацией проекта частной трассы «Меридиан», которая носит исключительно транзитный характер и там существует вероятность, что часть транзитного потока может «отъесть» платная трасса, которая пойдет от Казани до Москвы.

Эти дискуссии идут. У нас есть новое предложение, которое **Минтранс** и Министерство экономического развития вносят сейчас в правительство. Предлагают рассмотреть такой вариант: разбить строительство на этапы. До 2024 года сделать дорогу от Москвы через Владимир до Арзамаса — это почти 350 км с предварительной оценочной стоимостью 185 млрд рублей и сделать обход Казани — более 140 км стоимостью почти 180 млрд рублей. Строительство дороги между этими участками (Арзамасом и Казанью — прим. ТАСС) вынести за горизонт 2024 года. А высвободившиеся ресурсы, не меняя общей конфигурации проекта и не меняя финансирования до 2024 года, частично — в размере около 50 млрд рублей — перенаправить на реконструкцию трассы М-7 в районе от Нижнего Новгорода до Казани.

Таким образом, мы получим практически новую трассу М-7, с улучшенными характеристиками, с новой освещенностью, развязками, обходами городов и увеличенной полезностью. Решим две давно назревшие проблемы: обойдем Казань, с одной стороны, а с другой стороны — получим прекрасную хорошую дорогу от Москвы до Арзамаса, включая, естественно, Владимир, туристические центры, и поток, который пойдет к Владимиру, к Дивеево, Сарову. Вот такая идея. Мне кажется, она компромиссная.

— Но это пока не окончательное решение?

— Решение примет председатель правительства. Но мы хотели бы двигаться в этом направлении.

— Когда вы все-таки ожидаете окончательного решения, чтобы уже приступить к реализации проекта?

— Как можно скорее — так бы я ответил на этот вопрос. Мы всячески эскалируем эти вопросы, мы без них жить не можем.

— Кроме Европы — Западного Китая (ЕЗК) также достаточно проблемным проектом можно назвать высокоскоростную железнодорожную магистраль (ВСМ)...

— Это второй вопрос, о котором я говорил. Здесь все значительно сложнее. Потому что, я уверен, мы будем точно делать ЕЗК примерно в том маршруте, который описал. Там просто альтернатив нет. Что касается ВСМ, все сложнее.

Мы сейчас приступаем к проектированию участка от Москвы до Санкт-Петербурга. Рассматриваем разные варианты трассировки. Планируем за два года проектные работы закончить. В любом случае экономическая модель федерального проекта ВСМ получается еще лучше, потому что у нас к пассажиропотоку Москва — Казань добавляется пассажиропоток Москва — Санкт-Петербург и Казань — Санкт-Петербург. Потому что это будет бесшовное движение и очень хорошая транспортная услуга, новая мобильность. Поэтому мы не исключаем, мы не сдаем в архив документацию, которую наработали по участку Москва — Казань. Просто, думаю, речь будет идти об этапности этих объектов. РЖД настаивает на том, чтобы стартовать сразу в двух направлениях, не дожидаясь окончания проектирования, все-таки строить участок Москва — Гороховец.

— То есть параллельно запустить и одну, и вторую ВСМ?

— Да, и одну, и вторую. Но еще раз хочу сказать: нам надо быстрее решаться и решать вопрос — вообще, будут в стране высокоскоростные дороги или нет? Мне кажется, что с точки зрения технологий, промышленного развития, да и вообще просто новой мобильности — нашей стране эти дороги очень нужны.

— А есть какая-то оценка финансирования? Москва — Казань спроектирована. А Москва — Санкт-Петербург — есть понимание?

— Я думаю, что это будут сопоставимые цифры.

— Недавно один из топ-менеджеров РЖД говорил, что в перспективе Москва — Санкт-Петербург может дойти до Финляндии. Действительно ли такой вариант рассматривается, какая это перспектива?

— Как второй этап — да, конечно. Мы бы хотели до Хельсинки дотянуть эту дорогу. Но это вопрос переговоров с партнерами. Это уже все-таки международный проект. Но любые проекты, которые привлекают пассажира и новый пассажиропоток, они вполне возможны для ВСМ.

— Переговорный процесс с Финляндией уже запущен по этому вопросу?

— Пока нет, насколько мне известно. Может быть, есть контакты на совсем рабочем уровне. На политический уровень мы его еще не выносили.

— И примерных дат, срока реализации тоже пока что нет?

— Да, конечно. По этому проекту нет. Еще раз хочу сказать: мы пока говорим об этом как об идее.

— Как продвигается реконструкция аэродромов в рамках комплексного плана? До 2024 года планируется реконструировать 60 аэродромов.

— Да. Мы сделаем это. У нас часть работ уже выполняется в физике, часть работ идет в проектировании. Есть проблемные аэропорты. И точно есть объекты, которые мы должны дополнить в **комплексный план**: 11 аэропортов стоят в листе ожидания (на включение в **комплексный план** — прим. ТАСС).

Есть объекты, которые в **комплексный план** не попали, но их тоже нельзя оставить без внимания. Нам надо дорешать ряд вопросов по Шереметьево. Кроме того, к сожалению, из-за смены подрядчика существенно потеряны темпы по второй «взлетке» Домодедово и по реконструкции перронов, уже при построенном терминале. И это, конечно, большой беспорядок.

Мы сейчас принимаем меры, для того чтобы этот беспорядок устранить, и все поручения Росавиации и **Министерству транспорта** мною даны, во взаимодействии с ФГУП «Администрация гражданских аэропортов», которое сейчас присоединяет к себе ФГУП «Аэропорт Домодедово», устранить отставание. Благо деньги мы в бюджет вернули, которые получил в виде авансирования работ подрядчик. И теперь ожидаем, что бюджет нам их обратно отдаст. Поэтому нам нужно как можно быстрее двигаться.

Вот такая повестка.

— Недавно были перенесены 12,6 млрд рублей с проектов Нижегородского низконапорного гидроузла на **БКАД**. То есть, получается, от планов реализации этого проекта отказались?

— Нет, мы не отказались и не откажемся. И мы точно будем реализовывать эти планы. По поручению председателя правительства по итогам совещания, которое состоялось недавно в Астрахани, еще раз рассмотрим все аргументы, которые выдвигают в отношении проекта муниципальные и областные власти Нижегородской области.

Там действительно есть проблема, связанная с тем, что у нас исторически Балахна (город в Нижегородской области, в районе которого планируется строительство гидроузла — прим. ТАСС) находится ниже отметок по уровню воды, значительным образом. Значительные территории подвергаются подтоплению. Разработчики проекта включили в него большой объем компенсационных мероприятий, ведем дискуссию по достаточности этих мероприятий. Но судоходной Волги без этого 40-километрового участка между Городецкой плотиной, Городецкими шлюзами и между Нижним Новгородом у нас не будет. Без него Волга будет разорвана на участок от Ярославля до Городца и участок от Нижнего Новгорода до впадения в Каспий.

Конечно, Нижегородский гидроузел нам очень нужен. Но мы должны это делать так, чтобы не вызывать общественного напряжения, сделать так, чтобы людям стало жить не хуже, а лучше.

— Получается, все-таки реконструкция — успеваем с ней до 2024 года?

— Мы надеемся, что успеем. Перенос средств был сделан с учетом их восстановления потом в плане. И просто потому, чтобы эти деньги в этом году не потерять.

— Максим Алексеевич, и к вопросам цифровой экономики. Недавно **Дмитрий Медведев** поручил правительству проработать вопрос об оказании универсальных услуг связи жителям Крыма. Потребуется ли для этого увеличить финансирование программы по устранению цифрового неравенства?

— Рассматриваем. Сейчас идет обсчет. Мы к этому привлекли наших коллег из Крыма и Севастополя и коллег из специализированных организаций.

Надо напомнить, что правительство внесло в Государственную думу проект об универсальной услуге связи. Мы теперь делаем этот пакет услуг связи доступным в населенных пунктах, в которых проживают более 100 человек, раньше порог был 250 человек. Это серьезный объем работы, и он будет точно реализован в Крыму. Мы оцениваем сейчас объем дополнительного финансирования в размере около 1,2–1,5 млрд рублей, которые нам будут нужны в каком-то горизонте времени. Сейчас мы технический проект делаем.

— «Лаборатория Касперского». Недавно компания предложила правительству, чтобы на смартфонах госслужащих была установлена Kaspersky OS. Как правительство смотрит на это предложение?

— Мы заинтересованы в том, чтобы и в сегменте операционных систем для мобильных устройств, в сегменте операционных систем для промышленных объектов, интернета вещей, десктопных систем иметь российские решения, которые бы составляли экосистему защищенных, секьюрных решений, в том числе для экспорта.

Никто никогда не ставил вопрос так, что «Аврора» является нашим единственным приоритетом. Мы бы приветствовали конкуренцию и формирование дополнительных экосистем.

Смысл пересадки госкомпаний, госагентств, чиновников, конечно, не в том, что мы кому-то хотим навязать услугу. В любом случае экономика развития IT-систем начинается с какой-то значимой аудитории. Именно поэтому мы под развитие «Авроры» привлекаем решение по переписи населения, по моему поручению сейчас «Российские железные дороги» прорабатывают вопрос использования операционной системы «Аврора» для

внутрипроизводственных нужд — именно для того, чтобы наработать опыт и наработать некий объем подписок.

— То есть смысл в том, чтобы дать российским компаниям площадку для тестирования своей продукции и наработки опыта?

— Не только. И некий объем подписок. Для чего он нужен? Потому что должен складываться интерес разработчиков приложений. Чем больше приложений, тем более привлекательна система, чем больше привлекательна система, чем больше пользуются, тем больше приложений. И так итеративно этот процесс начинает развиваться. Поэтому дуополию Android и iOS на рынке операционных систем разрушить крайне тяжело.

Но что нас отличает? Нас отличает исключительное качество решений в этом вопросе. Это действительно лучшие решения. И мы точно поборемся за клиентов, которым нужна кибербезопасность. В этом плане мы бы хотели, чтобы «Аврора» и «Касперский» наладили тесное сотрудничество. По крайней мере, чтобы эти экосистемы были операбельными.

— Все же — возможно такое, что операционная система Касперского будет протестирована на смартфонах?

— Конечно, будет. Будет обязательно.

— Это решение уже принято?

— Будет, будет. Как только «Лаборатория Касперского» даст продукт — пока они его не дали. Я сам видел прототип, я сам с ним работал, но это совсем прототип. Когда будет решение, мы, конечно, обязательно будем его продвигать, тестировать.

— Создание сетей 5G. Насколько вырастет нагрузка на бизнес из-за того, что сети 5G в России обязательно должны быть российскими компаниями. Приведет ли это к какой-то повышенной нагрузке, на ваш взгляд?

— Мы точно никогда не пожертвуем стабильностью и техническими параметрами работы сети — это будут решения мирового уровня. Что касается цены, мы допускаем возможность, что какие-то решения на этапе внедрения будут по внешним своим параметрам отличаться от того, что может предложить глобальный рынок и агрессивно себя ведущие на нем игроки. Потому что на первых этапах поставщикам оборудования может быть предложено беспрецедентное финансовое плечо, кредиты по нулевой ставке, существенные дисконты.

Это сложный вопрос. Такая премия точно не будет не только фатальной, мы хотим, чтобы она была нечувствительна для компаний, мы будем за этим следить. И в любом случае эта премия будет приемлема для рынка. Никто не будет строить втридорога сети, тем более никто не ставит задачу полного импортозамещения. Мы бы хотели, чтобы там, где мы точно имеем компетенцию, это было преимущественно, а не исключительно российское оборудование, как некоторые стараются представить.

Там, скорее, другой вопрос. Мы, может быть, пока не сделали достаточно для того, чтобы вопросы создания сети 5G были не только вопросами телекоммуникационных операторов. Кричать о том, что эти сети нужны, должен не я и не Носков (Константин Носков, глава Минкомсвязи — прим. ТАСС), а министр здравоохранения, **министр транспорта**, все те, кто занимается нашей защитой. Потому что технологии, которые обеспечиваются этой инфраструктурой, — это технологии отраслевые, это отраслевые кейсы в образовании, здравоохранении, национальной безопасности, городском хозяйстве. Мэры городов должны требовать конверсии частотного спектра. И если мы пока недостаточно вовлекли их в эту работу — значит, мы недостаточно еще use case (сценарии использования — прим. ТАСС) всем объяснили и какие отсюда будут выгоды. Потому что у некоторых складывается представление, что это нужно только четверке операторов и людям, которые хотят смотреть в очки виртуальной реальности в онлайн-режиме с гигабитной скоростью. Будем кардинально менять этот подход.

<https://tass.ru/interviews/6860637>

КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; АЛЕКСАНДР КОНСТАНТИНОВ; 2019.09.10; КАЗАХСТАНУ НЕ ДАЮТ ДАТЬ УГЛЯ; РОССИЯ НЕ ПУСКАЕТ СЫРЬЕ ПАРТНЕРОВ ПО ЕЭС НА УКРАИНУ

Казахстан и Киргизия обвинили Россию в том, что она фактически квотирует экспорт их угля на Украину. Эти страны поставляют свой уголь транзитом через Россию, которая с июня поставляет уголь в страну только по специальным разрешениям. В Минэкономике РФ считают проблему надуманной, утверждая, что Казахстан все равно не вывозит даже согласованные объемы. Спор может закончиться началом формального расследования против России в Евразийской экономической комиссии.

Евразийская экономическая комиссия (ЕЭК) просит Казахстан и Киргизию предоставить информацию об издержках, с которыми они сталкиваются при транзите угля на Украину через территорию России, говорится в протоколе консультаций членов ЕЭС, с которым ознакомился “Ъ”. Сами консультации состоялись в конце августа. С 1 июня экспорт угля и отдельных видов нефтепродуктов на Украину из России осуществляется только по разрешениям, выдаваемым Минэкономике. При этом такие ограничения формально не касаются транзитных грузов.

Как следует из протокола, представитель палаты предпринимателей Казахстана «Атамекен» в ходе консультаций заявил, что Минэкономике РФ не согласовывает объемы поставок казахстанского угля, следующего транзитом через РФ на Украину.

«Атамекен» усматривает в действиях России нарушение договора и Таможенного кодекса о Евразийском экономическом союзе.

Кроме того, у казахстанского бизнеса нет информации о том, на основании каких норм международного права, союзных договоров и соглашений министерство квотирует угольный экспорт. Как следует из протокола, потери понесла и Киргизия, чей торговый оборот с Украиной с июня сократился на 50%. Начальник главного управления экономической интеграции Минэкономике Белоруссии Алексей Мацевило также назвал действия России непропорциональными.

Представитель Минэкономике РФ, следуя из протокола, ответил на это, что 3 июня Россия и Казахстан договорились о порядке взаимодействия по согласованию поставок транзитных товаров через Россию на Украину. Казахские железные дороги предоставляют в РЖД заявки, которые затем направляются в Минэкономике. После согласования с «заинтересованными органами власти и утверждения правительством РФ» министерство сообщает заявителям квоты на вывоз продукции из России на Украину. При этом представитель Минэкономике признал, что с июля не все заявки Казахстана согласовываются полностью: в июле при заявке в 87 тыс. тонн согласовано 85 тыс. тонн, в августе при заявке в 254 тыс. тонн согласовано только 87 тыс. тонн. Такие же объемы будут согласованы и на сентябрь, следует из протокола, хотя власти Казахстана хотят с сентября отгружать не менее 120 тыс. тонн. В Минэкономике обращают внимание, что компании Казахстана все равно не вывозят даже одобренные объемы: в июле вывезено 32 тыс. тонн, а в августе планировалось к вывозу 80 тыс. тонн.

«У казахских компаний имеются планы по увеличению экспорта угля и угольного концентрата, но действующий механизм согласования транзита через территорию РФ эти планы реализовать не позволяет. Дело в том, что имеется негласная установка не допускать увеличения объемов, поэтому фактически российским министерством «зафиксированы» августовские объемы, около 86 тыс. тонн, а казахские угольщики планировали их существенно увеличить», — заявил “Ъ” заместитель исполнительного директора Ассоциации горнодобывающих и горно-металлургических предприятий страны Максим Кононов.

“Ъ” уже писал, что прямые поставки российского угля на Украину в июне рухнули на 85%. В июле экспорт вырос в три раза, до 400 тыс. тонн, но в сравнении с июлем прошлого года отгрузки ниже на 50% (см. “Ъ” от 9 сентября).

В Евразийской экономической комиссии отказались от комментариев.

По словам источника “Ъ”, знакомого с ситуацией, подобная дискуссия носит предварительный характер. Теперь Казахстан и Киргизия должны представить данные о потерях из-за действий РФ, после чего будет решено, начнется ли против России официальное расследование.

Но даже в таком случае его итогом может стать лишь выдача рекомендаций России, говорит собеседник “Ъ”. В Минэкономике не ответили на запрос “Ъ”.

Борис Красноженов из Альфа-банка утверждает, что Казахстан, не имеющий выхода к морю, объективно сталкивается с профицитом угля на внутреннем рынке. Энергетический уголь из Экибастузского угольного бассейна в основном исторически отгружается на российский рынок, но из-за низкой калорийности и высокой зольности (до 30–40%, что выше содержания золы в угле с месторождений Донбасса) прибыльно продать его на Украину при текущих ценах «может быть проблематично», считает эксперт. «Если мы говорим об антрацитах или премиальных марках энергетических углей, где транспортное плечо играет меньшую роль, то возможны варианты поставок в Украину через Белоруссию», — полагает господин Красноженов.

<https://www.kommersant.ru/doc/4087875>

БЮДЖЕТ; 2019.09.09; РЕГИОНАЛЬНАЯ СПЕЦИФИКА И КЛЮЧЕВЫЕ ДРАЙВЕРЫ РАЗВИТИЯ ГАЗОМОТОРНОГО РЫНКА

Автор: Гнатенко Д. Н.

По оценкам многих экспертов, уже в самом ближайшем будущем газомоторное топливо (метан) имеет все шансы занять существенную долю на рынке топлива для транспорта.

В интервью журналу «Бюджет» Василий Леонидович ЗИНИН, победитель первого Всероссийского конкурса «Лидеры России», исполнительный директор Национальной газомоторной ассоциации, рассказал о том, как сегодня в России обстоят дела с использованием природного газа в качестве моторного топлива, о работе регионов в этом направлении, проблемах, с которыми сталкиваются участники рынка, и своим видением решения насущных задач.

- Василий Леонидович, насколько важно сегодня для государства развивать рынок газомоторного топлива?

- Необходимость и целесообразность развития рынка газомоторного топлива неоднократно подчеркивались Президентом РФ **В. В. Путиным** и в обращении к Федеральному собранию, и во время прямого общения с населением. Почему эту задачу руководство страны видит приоритетной? Здесь есть объективные причины. Во-первых, экономические: Россия обеспечена природным газом, мы являемся мировым лидером по его запасам и себестоимость добычи у нас высококонкурентна. В связи с этим перевод транспорта на природный газ дает ощутимый эффект для экономики в целом - это существенная экономия затрат на топливо. Если говорить про рост налоговых поступлений, то реализация подпрограммы развития рынка газомоторного топлива может дополнительно принести в бюджет порядка 350-380 миллиардов рублей.

Но это не только красивые цифры, здесь очень важны и структурные изменения: предполагается перераспределение капитала за счет сокращения затрат на топливо в пользу промышленных предприятий, транспортных компаний - реального сектора. Иными словами, дополнительные деньги получит российская промышленность, которая сейчас страдает от нехватки оборотных средств, ограниченного доступа к долгосрочному заемному финансированию и так далее.

Во-вторых, социальный фактор. Для конкретного потребителя переход на природный газ (метан) - хорошая возможность сэкономить на топливе практически в три раза благодаря низким ценам. Для большей части населения это очень важный момент. Также необходимо отметить и возможность сдерживания цен на услуги, например по

пассажирами перевозкам за счет перевода автобусных парков на природный газ, на продовольственные товары, товары повседневного спроса, где существенная доля себестоимости - это логистика и транспортировка.

В-третьих, экологический эффект.

В России мы пока не очень большое внимание уделяем экологии, хотя во всем мире органы государственной власти весьма требовательны к участникам рынка в вопросах экологии. А природный газ имеет очень хорошие экологические характеристики при его использовании в качестве топлива для транспорта. И здесь я бы акцентировал внимание не только на выбросах углекислого газа, о которых модно сейчас говорить (хотя и тут есть существенное снижение), но и на выбросах так называемых твердых сажевых частиц. Мы этой сажей дышим, и именно она оказывает самое негативное влияние на здоровье человека. А при использовании природного газа твердых сажевых частиц практически не выделяется. Это принципиально изменит экологию среды, в которой мы живем.

В целом развитие газомоторного топлива - тема действительно очень актуальная и интересная, и в России есть все предпосылки для того, чтобы этот сегмент рынка развивался динамично и успешно.

- Какой объем инвестиций будет вложен в развитие инфраструктуры в ближайшие годы?

- Ключевым драйвером развития рынка в ближайшие годы будет государственная поддержка. Есть соответствующая инициатива Министерства энергетики РФ. Подписана дорожная карта по финансовой поддержке участников рынка. Предполагается субсидирование как создания газозаправочной инфраструктуры, так и перевода транспорта на природный газ.

В этом году объемы финансового вливания в рынок газомоторного топлива со стороны федерального бюджета можно оценивать на уровне 8 миллиардов рублей, а в последующие, до 2024 года включительно, по 10 миллиардов ежегодно. Необходимым требованием для реализации программы является и привлечение частных инвестиций в соотношении 10:1. То есть на каждый рубль федерального финансирования в отрасль должно прийти десять рублей частного. И здесь мы уже выходим на совсем другие цифры - можно рассчитывать на порядка 750 миллиардов рублей инвестиций до 2024 года.

При этом, по оценкам Национальной газомоторной ассоциации, для того, чтобы создать минимально необходимую инфраструктуру, первичный рынок, чтобы все крупные потребители смогли добраться до газовых заправок и не чувствовали «бутылочного горлышка», нужно вложить порядка 210 миллиардов рублей (рисунок 1). И начинать следует уже сегодня.

В нашем понимании дать сейчас первый важный импульс для развития этого рынка на ближайшие 3-5 лет - первостепенная задача.

- Как планируется мотивировать региональные власти, чтобы те активнее развивали газомоторное направление?

- Концепция, которую изначально предложило Минэнерго России, - софинансирование со стороны федерального бюджета и бюджетов субъектов Федерации, причем последние должны быть распределителями этих средств. Сейчас ведется большая работа по разработке всех методик и регламентов в части процесса субсидирования.

Правительство не уговаривает регионы участвовать в этой программе, скорее наоборот, оно отбирает самых достойных. Субъекты конкурируют за возможность получить эти федеральные субсидии, будет выбрано порядка 25 пилотных регионов. Их интерес понятен - это возможность создать новый рынок и поддержать региональные компании. При этом государственная поддержка накладывается здесь на возможность той экономии, которая предполагается изначально, исходя из ценовой конъюнктуры.

Надо понимать, что цены на природный газ в нашей стране регулирует государство. Трубопроводный газ стоит в регионах в среднем порядка 4,5 рубля за кубометр. На АГНКС средняя цена по России - 16,5 рубля за кубометр. Существующая разница - основа

маржинальности потенциальных владельцев метановой инфраструктуры. При этом для потребителя разница между 16,5 рубля и ценой на бензин или дизель, которая варьируется сегодня от 42 до 50 рублей, - экономия практически в три раза. При доступе к инфраструктуре и при поддержке региональных властей крупных игроков не придется уговаривать. Они прекрасно понимают экономические выгоды исходя из простой калькуляции.

- Можно ли уже сегодня сказать, какие выгоды получают субъекты от перевода транспорта на газомоторное топливо? Есть ли какие-то цифры, подтверждающие это?

- Как я же упоминал, создание, по сути, нового рынка позволит сократить транспортные издержки промышленных предприятий, транспортных и логистических компаний, торговых сетей. У регионов появится возможность сдерживать цены на социально значимые услуги и товары: автобусные пассажирские перевозки, продукты питания, товары повседневного спроса.

Снизятся транспортные расходы для социально незащищенных слоев населения, увеличится занятость, повысятся налоговые выплаты. Безусловно, качественно изменится экологическая среда в крупных городах. Все это приведет к повышению конкурентоспособности предприятий регионов и улучшению социальной обстановки. По нашим оценкам, в целом по стране к 2024 году экономия предприятий и домохозяйств от перехода на природный газ может составить 430 миллиардов рублей.

- Назовите основные на сегодняшний день проблемы, которые тормозят развитие региональных рынков ГМТ?

- Я бы выделил несколько ключевых проблемных направлений. Во-первых, основная сложность развития любого рынка на начальном этапе - координация действий участников. Любой проект в рамках этого рынка не существует в отрыве от других проектов.

Поясню, что имею в виду. Допустим, частный инвестор в одном из регионов начинает строить газозаправочную станцию, но параллельно он должен сразу создать и спрос - договориться с потенциальными потребителями. Те, в свою очередь, до этого не имели доступа к данной инфраструктуре, они только думают переводить свой транспорт на газ. Получаются сложносоставные проекты с большим числом участников. При этом все участники должны синхронизироваться по срокам, взять на себя взаимные обязательства, постоянно коммуницировать в процессе реализации проекта.

Это всегда сложно, и у нас механизмов такой коммуникации ни на федеральном, ни на региональном уровнях пока нет. Нужно думать, как ее выстроить. Национальная газомоторная ассоциация старается максимально содействовать этой коммуникации на нашей площадке. Но здесь также крайне важна роль таких инструментов, как федеральная и региональная программы поддержки, когда субъект Федерации занимает позицию координатора и помогает игрокам действовать в рамках единого программного видения.

Второе направление - проблемы в информационном поле. Если брать потенциального потребителя в широкой массе, то многие не до конца представляют, что такое газомоторное топливо.

В сознании обычного потребителя оно чаще воспринимается как пропан, а не метан. Надо проводить активную информационную политику, разъяснять, что это разные продукты. У метана более интересные потребительские характеристики: он и безопаснее, и экологичнее, и ценовое позиционирование у него лучше.

Требуется грамотная информационно-разъяснительная работа, скоординированные действия всех заинтересованных участников рынка по совместному продвижению метана. Нужно информировать население о том, как на него перейти, какие есть проверенные и надежные участники рынка.

Третье направление - это, конечно, нормативно-правовая база.

- Кстати, какие изменения требуется внести в законодательство, чтобы создать современную нормативно-правовую базу использования газомоторного топлива?

- Если мы говорим о том, что существует государственная программа, предполагающая бюджетное финансирование, то весь механизм субсидирования должен быть прописан и отлажен. Это то, над чем сейчас активно ведется работа.

Если говорить о государственном регулировании рынка, то самым горячим вопросом сегодня является переоборудование транспорта под метан и его регистрация. К сожалению, пока позиция ГИБДД в этом направлении движется в сторону ужесточения, а не готовности пойти навстречу участникам рынка. Эту проблему необходимо решать.

Недавно ужесточились и требования к испытательным лабораториям, которые должны проводить экспертизу переоборудования. Мы понимаем, что это вопросы промышленной безопасности, но некоторые ужесточения объективно избыточны.

И здесь требуется гармонизация. По большому счету, нужно решать задачу по созданию широкой сети испытательных лабораторий, которые по всей стране могли бы проводить реальную работу по экспертизе, обладали бы соответствующей компетенцией. Нам здесь не нужна монополизация. Это должен быть широкий рынок большого количества региональных участников, которые эту работу могли бы взять на себя и обеспечили бы контроль безопасного переоборудования транспорта.

Еще одним проблемным направлением сейчас является все, что связано с использованием на транспорте сжиженного природного газа. К сожалению, на сегодняшний день нормативная база в этой части у нас в стране пока не сформирована. Легально перевести технику на СПГ и потом ее зарегистрировать сейчас практически невозможно. Поэтому здесь необходима большая работа не столько по уточнению нормативной базы, а, по сути, по созданию комплекса нормативных правовых актов, которые бы регулировали использование СПГ в транспортном секторе.

В заключение хотелось бы отметить, что Национальная газомоторная ассоциация неоднократно отмечала необходимость качественного изменения государственного администрирования деятельности по расширению использования метана в качестве моторного топлива.

Нужна межведомственная координация и постоянная работа 18 федеральных министерств и ведомств, в том числе Минэнерго, Минпромторга, **Минтранса**, Минэкономразвития, МВД, МЧС, Минсельхоза, Ростехнадзора, Минприроды, в формате специальной правительственной комиссии по расширению использования газомоторного топлива. Масштаб и системный характер необходимой работы позволяют поставить вопрос о подготовке специальной подпрограммы «Совершенствование нормативного регулирования перехода на газомоторное топливо» дополнительно к основной подпрограмме развития рынка газомоторного топлива. Считаем, что такие системные решения будут высоко оценены предпринимательским сообществом и приведут к существенному увеличению количества реализуемых инвестиционных проектов в газомоторной сфере.

На государственном уровне

Исполняя поручения Президента РФ **В. В. Путина**, Правительство РФ сегодня ведет активную работу по стимулированию использования природного газа в качестве моторного топлива. Долгосрочные направления государственной политики в сфере внедрения газомоторной техники определены исходя из установленных государством стратегических ориентиров социально-экономического развития страны и нашли отражение в подпрограмме «Развитие рынка газомоторного топлива» государственной программы «Энергоэффективность и развитие энергетики». Предусматривается обновление парка транспортных средств и внедрение техники специального назначения нового поколения, имеющей высокие показатели экономичности, энергоэффективности, безопасности и надежности за счет перехода на использование природного газа в качестве

моторного топлива. Будет синхронизировано развитие парка газомоторной техники, газотранспортной инфраструктуры, сервисной сети и системы послепродажного обслуживания. Предполагается и скорейшее развитие научно-исследовательского, технического, производственно-технологического и кадрового потенциалов для разработки, производства, внедрения и эффективной эксплуатации транспортных средств и техники специального назначения, использующей газомоторное топливо, на протяжении всего их жизненного цикла.

430 миллиардов рублей к 2024 году может составить экономия предприятий и домохозяйств страны от перехода на природный газ

Комментарий

Артем Сергеевич ДАНИЛОВ, заместитель исполнительного директора Национальной газомоторной ассоциации

Крупнейшая площадка

Огромную работу в реализации подпрограммы развития рынка газомоторного топлива проводит Национальная газомоторная ассоциация. В нее входит более 100 участников рынка газомоторного топлива (ГМТ) РФ и Евразийского экономического союза. Основная задача ассоциации - выработка консолидированной позиции по развитию рынка и повышение уровня использования природного газа в качестве моторного топлива. Ассоциация является важнейшей экспертной площадкой, объединяющей различных представителей отрасли: проектировщиков, строителей и владельцев АГНКС1, производителей оборудования и транспортных средств, крупнейших потребителей ГМТ, а также финансовые институты и институты развития.

Для достижения целей по развитию рынка газомоторного топлива в РФ ассоциация активно взаимодействует с федеральными и региональными органами власти, экспертным сообществом, а также с некоммерческими объединениями участников смежных сегментов рынка (например, автопроизводителей, пассажирских перевозчиков, морских и речных бункеровщиков).

Эти цели предусматривают:

- увеличение парка транспортных средств на природном газе в РФ; • содействие развитию газозаправочной инфраструктуры;
- снятие законодательных ограничений по использованию транспорта на природном газе;
- повышение уровня информированности потребителей о преимуществах газомоторного топлива.

В настоящее время ассоциация организует работу по следующим приоритетным направлениям.

1 Поддержка деятельности органов власти по разработке нормативных правовых актов и методико-регламентных документов, а также по администрированию программных документов развития рынка газомоторного топлива.

В соответствии с решениями, обозначенными в протоколе совещания² у первого заместителя председателя Правительства РФ - министра финансов РФ А. Г. Силуанова, Правительство РФ определяет перечень пилотных субъектов РФ для реализации дорожной карты развития рынка газомоторного топлива. В 2019 году планируется выделить 3,5 миллиарда рублей из средств Резервного фонда для субсидирования строительства газозаправочной инфраструктуры и переоборудования транспорта на природный газ. В 2020-2024 годах на эти цели, а также на приобретение новых транспортных средств на природном газе с использованием механизмов льготного лизинга решено выделять до 10 миллиардов рублей ежегодно. При этом в качестве целевого показателя установлено привлечение частных инвестиций в размере не менее 10 рублей на 1 рубль средств федерального бюджета.

Для полноценной реализации указанных инициатив необходима разработка методико-регламентной документации субсидирования развития рынка газомоторного топлива. В

настоящее время ассоциация активно участвует в этой работе. Также ассоциация занимается решением проблемных вопросов, связанных с техническим регулированием в сфере газомоторного топлива. Ею выделены основные направления, связанные с этой тематикой: развитие механизмов саморегулирования для деятельности по переоборудованию транспорта, стимулирование расширения сети испытательных лабораторий, а также создание механизмов контроля за обращением газобаллонного оборудования на всех этапах жизненного цикла.

2 Комплексная популяризация метана в качестве топлива для транспорта.

Ассоциация разработала информационную политику в области популяризации природного газа в качестве топлива для автомобильного транспорта. Она определяет основные подходы к этой работе, в том числе при взаимодействии со СМИ и тематическими ресурсами в интернете, организацию рекламных и PR-кампаний, представление продукции компаний в социальных сетях и в рамках публичных выступлений участников рынка газомоторного топлива. Информационная политика носит рекомендательный характер для всех членов Национальной газомоторной ассоциации.

Важным механизмом популяризации метана в качестве топлива для транспорта является организация научно-образовательных семинаров в субъектах Федерации для работников органов власти и технических специалистов. Экспертная база ассоциации позволяет сформировать у слушателей комплексное представление об использовании метана в качестве моторного топлива в короткие сроки и вовлечь в решение государственных задач широкий круг новых участников.

3 Экспертно-аналитическая поддержка органов власти в субъектах РФ.

Помимо проведения научно-образовательных семинаров ассоциация участвует в разработке и актуализации региональных программ развития рынка газомоторного топлива. Наличие комплексных программ развития рынка ГМТ является одним из ключевых критериев при выделении субсидий на развитие газозаправочной инфраструктуры.

На региональном уровне данная работа предполагает:

- выявление крупнейших потенциальных потребителей на территории субъекта Федерации (по сегментам потребления);
- подготовку перспективной схемы размещения объектов газозаправочной инфраструктуры (с учетом прав собственности на земельные участки и доступа к трубопроводному газу);
- формирование потребности в сервисных центрах для транспортных средств на природном газе;
- формирование перечня мер поддержки участников рынка со стороны органов власти, реестра участников рынка, обладающих необходимыми технологиями и компетенциями.

1 АГНКС - автомобильная газонаполнительная компрессорная станция.

2 От 16 мая 2019 года № СА-П9-67пр.

Экологический эффект от использования метана: снижение выбросов оксида серы и низкодисперсионных частиц на 100% снижение выбросов оксида азота на 47% снижение выбросов углекислого газа на 42%

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ, ЕВГЕНИЯ ПЕРЦЕВА; 2019.09.10; ПОРА ПО БАЗАМ: ТАКСИСТАМ ПРОПИСАЛИ ТОТАЛЬНУЮ ПРОВЕРКУ; АГРЕГАТОРЫ ХОТЯТ ПРИВЛЕЧЬ ГОСОРГАНЫ К ВЫЯВЛЕНИЮ СРЕДИ ВОДИТЕЛЕЙ НАРКОМАНОВ, АЛКОГОЛИКОВ И СУДИМЫХ

Крупнейшие агрегаторы такси предлагают ужесточить наем водителей — принимать их только после проверки по государственным базам данных на предмет алкогольной и наркозависимости, наличия судимостей, лишения водительских прав и прочих сведений. Об этом говорится в письме в ГПУ президента России, подготовленном руководителями

«Яндекс.Такси», «Везет», «Максим» и «Ситимобил» (копия есть у «Известий»). В перспективе это позволит создать единый реестр шоферов, допущенных к работе в такси. Такая проверка сведений о кандидатах в водители повысит безопасность поездок, считают эксперты. С другой стороны, есть риски утечки частных данных, а таксисты-иностранцы могут остаться без работы.

Подключить полицию

Для повышения безопасности перевозок агрегаторы такси предлагают допускать водителей к работе только после проверки соискателя по государственным базам данных. Например, трудоустроить не будут в случае алкогольной и наркозависимости, судимости и лишения водительских прав в прошлом. Такие предложения содержатся в письме от 23 августа крупнейших агрегаторов такси («Яндекс.Такси», «Везет», «Максим», «Ситимобил») в государственно-правовое управление президента РФ. Замечания сформированы в рамках обсуждения закона о такси, который Госдума должна рассмотреть во втором и третьем чтениях в осеннюю сессию.

«Обеспечить возможность проверки информации о водителе в целях увеличения реального уровня безопасности при перевозке легковым такси: проверка учета в спецдиспансерах, действительности водительского удостоверения, информации о наличии судимостей... на основании данных из государственных баз и реестров с сохранением принципов защиты персональных данных», — говорится в документе.

Директор сервиса «Максим» Максим Шушарин подтвердил «Известиям» подлинность письма. Он отметил, ранее предложения направлялись в Госдуму, но, к сожалению, не нашли отражения в законопроекте о такси. Поэтому агрегаторы приняли решение обратиться в ГПУ президента. Топ-менеджер пояснил, что речь идет о создании единого реестра водителей, допущенных к работе в такси.

— Нынешняя система предусматривает выдачу разрешения на таксомоторные перевозки на автомобиль, а не конкретного водителя. Поэтому она ничего не дает в плане безопасности, и в конечном счете за руль может сесть кто угодно, — подчеркнул он.

По мнению Максима Шушарина, предложенный агрегаторами вариант позволит государству верифицировать водителей такси. Такая система, по его словам, уже действует в некоторых странах за рубежом. Механизм ее работы заключается в следующем: агрегатор дает доступ правоохранителям к своей базе таксистов-соискателей, а те предоставляют сведения о наличии судимостей и другую значимую информацию по кандидату. После этого сервис заказа такси принимает решение, сотрудничать с тем или иным водителем или нет. Таким же образом, по его словам, могла бы работать система в России.

В «Яндекс.Такси» отметили, что для эффективной работы системы ее придется адаптировать под проверки с помощью искусственного интеллекта (машиночитаемая база). Там добавили, что для этого нужно решить «целый ряд вопросов технического и юридического характера, в том числе с участием ГИБДД». Пресс-секретарь «Везет» Зоя Австрийская сказала, что сервис заинтересован в открытости такой информации. Особенно важно создать универсальный инструмент в регионах, где интеграция с различными базами данных оставляет желать лучшего, добавила она.

В «Ситимобил» не ответили на запрос «Известий». Оперативно не предоставили информацию о целесообразности проверки водителей по базам данных и в МВД, Минздраве и Минтрансе.

Приватные сведения

Проверку водителей необходимо проводить на стадии выдачи разрешения на работу в такси, считает глава Общероссийского объединения пассажиров Илья Зотов.

— Но для этого необходимо менять порядок выдачи — предоставлять данные не только на автомобиль, как сейчас, а на человека тоже, — согласен Илья Зотов с мнением главы агрегатора «Максим».

В целом, по его словам, информация о судимости и медицинские противопоказания — важные данные, которые могут помочь онлайн-сервисам заказа такси повысить безопасность. Однако для этого, по его мнению, придется создать электронную государственную систему, через которую агрегаторы смогут подключать водителей. Он также обратил внимание на то, что в крупных городах (особенно в Москве) такси водят много приезжих из сопредельных государств — они останутся без работы, поскольку по этой категории сотрудников могут отсутствовать необходимые данные.

— Со странами Евразийского экономического союза (помимо РФ входят Белоруссия, Казахстан, Киргизия, Армения. — «Известия») у России есть договоренности, которые позволят передавать данные такого характера. Но приезжим из других государств придется подавать сведения о себе в контролирующие органы самостоятельно, чтобы пройти проверку, — полагает Максим Шушарин.

Законопроект о такси был принят в первом чтении в конце 2018 года. В нем уточнены обязанности таксистов, а также прописана ответственность агрегаторов.

Управляющий партнер юридической компании «Генезис» Артем Денисов считает разумной идею наделить агрегаторов правом требовать такие сведения. По его словам, более жесткая проверка водителей логична для коммерческих перевозок.

Сервису такси в любом случае потребуется добровольное согласие соискателей на проведение такой проверки по базам данных — по действующему законодательству справки об отсутствии судимостей, а также состоянии здоровья могут получить только сами водители, уточнила руководитель уголовной практики «Нуртия ГКС» Наталья Ушакова.

Замруководителя межрегионального профсоюза «Таксист» Андрей Попков считает, что агрегаторам, напротив, нельзя передавать информацию такого характера — они не смогут обеспечить ее сохранность.

— Я лично не верю в честность и открытость агрегаторов. Для них главное — количество заказов и увеличение доходности, а качество услуги вторично, — сказал он «Известиям».

Эксперт добавил, что компаниям достаточно заключать трудовые договоры с водителями и работать по действующим нормам Трудового кодекса (ТК), тогда нарушений не будет.

У сотрудников МВД и ГИБДД нет доступа к данным специализированных государственных диспансеров, отметила директор Национального научного центра наркологии Татьяна Клименко. Поэтому, по ее мнению, медицинские осмотры водителей, которые должны проводиться до и после рейса, гораздо эффективнее, чем проверка по базам данных. Вместе с тем доступ к медицинской информации есть у прокуратуры, которая периодически запрашивает такие данные о гражданах, добавила она.

<https://iz.ru/919491/aleksandr-volobuev-evgeniia-pertceva/pora-po-bazam-taksistam-propisali-totalnuiu-proverku>

ИЗВЕСТИЯ; ТИМУР ХАСАНОВ; 2019.09.09; ПЛАТУНИНГОВЫЙ ПУТЬ: КАРАВАНЫ БЕСПИЛОТНЫХ ФУР ЗАПУСТЯТ ПО РОССИИ; ПРОФЕССИЯ ДАЛЬНОБОЙЩИК ПЕРВОЙ ПОСТРАДАЕТ С ПОЯВЛЕНИЕМ НОВОГО ТИПА ТРАНСПОРТА

Межведомственная рабочая группа «Автонет» намерена запустить в России платунинг — движение беспилотного каравана грузовиков по федеральным трассам страны. Для этого компания хочет объединить ведущих российских автопроизводителей и импортеров магистральных грузовиков, чтобы начать тесты. В случае успеха эксперимента ожидается значительное снижение расходов, что в итоге должно отразиться на себестоимости перемещающихся по стране товаров. В недалекой перспективе беспилотники отнимут работу у дальнбойщиков. Однако эксперты и сами дальнбойщики скептически смотрят на эту инновацию. Подробнее — в материале «Известий».

Дальнбой уходит в конвой

Как сообщили «Известиям» в рабочей группе «Автонет» (подведомственная НП «ГЛОНАСС» и Минпромторгу), группа провела подготовительную работу для экспериментального запуска в России платунинга. Речь о совместном следовании по загородным трассам 8–25 магистральных грузовиков разных автопроизводителей в караванах, движение осуществляется на коротком расстоянии друг от друга. В «Автонет» сообщили, что эксперимент изначально должен был состояться еще в прошлом году. Сейчас всё готово к его началу, но необходимо одобрение **Минтранса**.

«На трассе М-11 был определен участок протяженностью 15 км на обходе Вышнего Волочка для тестирования беспилотных систем. Некоммерческое партнерство «ГЛОНАСС» подготовилось к реализации проекта. В конце прошлого года правительство подписало инициированное НТИ «Автонет» постановление о начале проведения правового эксперимента по тестированию беспилотных автомобилей на дорогах Москвы и Татарстана. В ближайшее время территория эксперимента будет расширена и включит города Республики Татарстан, Московской области, Владимирской области, Нижегородской области, Новгородской области, Чувашской Республики, Ленинградской области, города Санкт-Петербурга, Самарской области и Краснодарского края, — рассказал «Известиям» официальный представитель «Автонет» Ярослав Федосеев.

По его словам, сейчас любой разработчик автоматизированных автомобилей имеет возможность пройти сертификацию и начать тестирования в России. Свое намерение начать такие тесты подтвердили российские офисы грузовых производителей Scania и Volvo.

Ранее исполняющий обязанности директора департамента государственной политики в сфере дорожного хозяйства **Минтранса** Григорий Волков сообщил, что в эксперимент по платунингу планируется включить также маршрут Москва–Хельсинки. Финляндия больше всего продвинулась в экспериментах с караванным движением частично автономных грузовиков — только в этой стране на специально отведенных участках дорог допускается самый высокий на сегодняшний день уровень автономности движения фур.

За баранку держись

Помимо Финляндии платунинг активно тестируется и в других странах ЕС, а также в Китае и США. Этот метод передвижения фур рассматривается как недалекая и вполне реальная альтернатива традиционному способу перевозки грузов дальнобойщиками.

Пока что для движения в колонне используют адаптивный круиз-контроль, но шофер еще нужен — в случае опасности он берет управление на себя, в остальном электроника самостоятельно ускоряется, тормозит в плоть до экстренного торможения и удерживает автомобиль в полосе. В перспективе с развитием беспилотного вождения автономные системы должны полностью заменить собой профессиональных водителей-дальнобойщиков.

В числе плюсов платунинга называется экономия топлива (ведомые грузовики в плотной колонне меньше страдают от сопротивления воздуха), снижение заторов за счет плотности грузовых конвоев, отсутствие водителей на магистральных маршрутах (нужны только в хабах и до момента появления полноценных автопилотов), которым нужно платить зарплату.

«Мы сейчас в сотрудничестве с **Министерством транспорта** работаем над смешанной платформой для доводки грузовых моделей для России, чтобы можно было понять, как это работает при пересечении границы. Финляндия в этом плане впереди планеты всей — сейчас это единственная страна, где водитель может даже не сидеть в кресле во время движения в колонне. У нас в Финляндии, в частности, конвои грузовиков уже сегодня по всей стране занимаются ежедневной доставкой товаров, тестируют платунинг, преодолев уже более полумиллиона километров в таком режиме, — рассказал на московской конференции коммерческого транспорта Comtrans генеральный директор «Скания-Русь» Войцех Ровински.

«Мы все в курсе этого проекта, который компания «Автонет» давно пытается запустить. Эффект от платунинга мы получим, только когда грузовики разных брендов смогут присоединяться друг к другу. Хотелось бы довести всё это до ума, — в свою очередь, добавил генеральный директор «Вольво Восток» Сергей Яворский.

Дороги не позволят

Одни из первых, кто пострадает при развитии беспилотного транспорта, будут дальнбойщики, считает партнер аналитического агентства «Автостат» Игорь Моржаретто. Однако свести на нет эту профессию не позволят российские дороги.

«К сожалению, профессия дальнбойщика одна из первых пострадает из-за развития автопилотов. Но нужно понимать, что сейчас в России всего только одна трасса, на которой можно организовать платунинг, — это скоростная платная дорога М-11 от Москвы до Санкт-Петербурга. Поэтому в остальных регионах дальнбойщики точно понадобятся. К примеру, при доставке груза в Салехард, находящийся прямо на полярном круге. Ну какие тут могут быть беспилотники? И таких сложных дорог у нас много. Но в целом этот способ позволит снизить расходы на доставку товаров примерно на 30%, это будет как раз зарплата водителя, ну и немного экономии топлива, — убежден Моржаретто.

По мнению эксперта, для безопасной работы платунинга потребуется организовать выделенную полосу для каравана фур, потому что невозможно предсказать, что случится, если кто-то из других участников дорожного движения попытается встроиться в конвой фур. Такого же мнения придерживается руководитель межрегионального профсоюза водителей-профессионалов Александр Котов.

«Эта инициатива невыполнима, пустая трата денег. Вот, положим, выезжает на дорогу дорожный трактор, который едет со скоростью 30 км/ч, ему надо проехать свои 15 км и свернуть. Как вы представляете, конвой из 25 фур пойдет на обгон, о какой безопасности тут можно говорить? А таких «подарков» у нас на дорогах море. Значит, нужно будет вмешиваться водителю. Ну и какой смысл во всем этом, если только отдельные дороги для них строить, ну и где тут тогда экономия?» — задается вопросами Котов.

Лидер профсоюза дальнбойщиков убежден, что нет смысла тратить бюджетные деньги на эксперименты, неадекватные российским реалиям.

<https://iz.ru/918786/timur-khasanov/platuningovy-put-karavany-bespilotnykh-fur-zapustiat-po-rossii>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Pervii-karavan-bespilotnih-fur-mogut-zapustit-v-Rossii-v-2019-godu-2019-09-09/>

ГАЗЕТА РБК; КОЛОМЫЧЕНКО МАРИЯ, ПОСЫПКИНА АЛЕКСАНДРА; 2019.09.10; «КОНУС» НА ПУТИ ГЛОНАССА

ИТ. Оператор ГЛОНАСС готовится внедрить отечественную криптографию в своей сети. Оператор системы экстренного реагирования на ДТП предупредил о проблемах при внедрении отечественной криптографии в автоиндустрии.

АО «ГЛОНАСС» готовится внедрить отечественную криптографию в своей сети. Оператор ожидает, что в скором времени автопроизводителям придется ставить во все автомобили чипы с российским шифрованием.

Оператор системы экстренного реагирования на дорожно-транспортные происшествия (ЭРА-ГЛОНАСС) АО «ГЛОНАСС» готов участвовать в проекте «Конус», который предполагает использование отечественной криптографии на сетях операторов. Это следует из протокола встречи компании с представителями Института точной механики и вычислительной техники имени С.А. Лебедева (ИТМиВТ), который является единственным в России разработчиком готового решения для использования российского

шифрования на сотовых сетях (РБК ознакомился с содержанием документа). Участие ГЛОНАСС в проекте подтвердили представители оператора и ИТМиВТ.

«Сейчас мы совместно с АО «ГЛОНАСС», Минпромторгом и Минкомсвязью обсуждаем технические аспекты нашего взаимодействия», - сказал гендиректор ИТМиВТ Александр Князев.

Проект по использованию отечественной криптографии в сетях сотовой связи «Конус» реализуется ФСБ по поручению Совета безопасности России. С 1 декабря этого года в силу вступят два приказа Минкомсвязи, по которым процедуры аутентификации и идентификации абонентов сетей мобильной связи будут осуществляться с использованием криптографии, соответствующей требованиям ФСБ. Для этого операторы должны установить на своих сетях разработанные ИТМиВТ аппаратные модули безопасности (Hardware security module; HSM), которые будут выполнять криптографические функции и хранить секретные ключи абонентов. Проект также предполагает, что российские криптоалгоритмы должны использоваться в сим-картах, однако соответствующий приказ пока находится в разработке у ФСБ, ранее сообщали источники РБК.

Сотовые операторы и производители телеком-оборудования начали тестировать переход на отечественную криптографию в октябре 2018 года.

При чем тут eSIM

Пока предполагается, что требования будут распространяться только на сим-карты, имеющие физический носитель, но не будут касаться технологии eSIM (embedded SIM, встроенная сим-карта). Это интегрированная на этапе производства в устройство микросхема, на которой хранится вся информация, необходимая для его подключения к сети. Пользователю устройства с eSim достаточно скачать приложение любого оператора связи, после чего настройки загрузятся на eSIM; таким образом, абоненту не нужно будет посещать офис мобильного оператора. Сейчас в России использование этой технологии никак не регламентируется, однако в начале сентября «Коммерсантъ» сообщил, что вице-премьер России **Максим Акимов** поручил Минкомсвязи совместно с ФАС, ФСБ, операторами связи и экспертным сообществом до 15 января 2020 года подготовить предложения по нормативной базе для легализации eSIM в России. Поручение основано на докладе, подготовленном Институтом исследований интернета (ИИИ) совместно с Минкомсвязью, ФАС и участниками рынка. В нем сказано, что технология eSIM сейчас противоречит инициативе о внедрении отечественной криптографии на сим-картах, поэтому необходимо организовать инициализацию eSIM-чипов на территории России. Ранее источники РБК рассказывали, что ФСБ выступала против использования в России eSIM из-за сложностей с применением в них отечественной криптографии.

В АО «ГЛОНАСС» пояснили, что в системе ЭРА-ГЛОНАСС де-факто работают не обычные сим-карты, а eSIM. АО «ГЛОНАСС» загружает свой профиль на чип, установленный автопроизводителем в устройство вызова экстренных оперативных служб, этот софт позволяет автомобилю ловить сеть любого сотового оператора, пояснил представитель оператора. Оператор считает, что необходимо заранее проанализировать те изменения, которые регулятор готовит для eSIM. «Любое регулирование в области eSIM затронет как процесс функционирования нашей системы, так и работу устройств, установленных в автомобилях, - пояснил представитель ГЛОНАСС. - В июле мы обратили внимание Минпромторга и ИТМиВТ на проблему возможного отсутствия учета специфики eSIM в проекте и риски для автоиндустрии, недавно начали обсуждать с ними возможные шаги для ее решения».

По словам Князева, ГЛОНАСС может стать первым оператором, для которого проработают вопрос использования eSIM с защитными в нее отечественными алгоритмами выработки ключей шифрования.

Представитель пресс-службы Минпромторга сообщил, что ведомство совместно с оператором ЭРА-ГЛОНАСС, регуляторами, автопроизводителями и ИТМиВТ прорабатывает «вопрос влияния новых требований на процесс производства сим-карт, их инициализации и персонализации, а также оборудование аутентификации, используемое операторами связи». Он отметил, что, учитывая, что большинство современных автомобилей оснащается встроенным оборудованием с eSim для вызова экстренных оперативных служб, необходимо провести оценку проекта в возможно короткие сроки. С какими именно автопроизводителями ведется диалог, представитель Минпромторга не уточнил.

В Минкомсвязи не ответили на запрос РБК.

Как проект повлияет на автопроизводителей

Представитель ГЛОНАСС признал, что основной вопрос при реализации проекта - это договориться с автопроизводителями, чтобы они начали оснащать сим-картами с отечественной криптографией свои машины. «Зачастую сроки внесения любых изменений в конструкцию автомобиля и их сертификации очень большие. Без учета этих особенностей отрасли риски для процесса производства и поставки транспортных средств будут очень высокими», - отметил представитель ГЛОНАСС. Сам оператор рассчитывает стать посредником между автоиндустрией и проектом «Конус».

Как именно автопроизводители должны будут организовать процесс установки в устройства вызова экстренных оперативных служб чипов с российской криптографией, участники обсуждения пока не решили. «Процесс согласования будет непростым, так как напрямую влияет на экономику и глобальные логистические процессы крупных автопроизводителей», - отметил представитель ГЛОНАСС.

Топ-менеджер одной из телеком-компаний указал, что пока использование сим-карт с российской криптографией в ЭРА-ГЛОНАСС вызывает много вопросов. «Чипы с отечественной криптографией нужно будет массово вывозить за рубеж для установки в устройства ЭРА-ГЛОНАСС, так как сейчас большинство производителей таких устройств - крупные иностранные поставщики, например Bosch, LG, Magneti Marelli. Но вывоз оптовых партий отечественных сим-карт с российской криптографией противоречит и закону «О связи», и экспортному законодательству», - указал он.

Это подтверждает гендиректор компании UBI Technologies, которая работает в сфере страховой телематики, Игорь Хереш. Он сообщил РБК, что его компания около полугода назад пыталась договориться с операторами «большой тройки» о вывозе за границу большой партии чипов для сим-карт для своих нужд, однако все операторы сообщили о невозможности такой процедуры из-за действующего законодательства.

Опрошенные РБК представители автопроизводителей либо отказались от комментариев, либо не ответили на вопросы.

КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ, ОЛЬГА НИКИТИНА; 2019.09.10; ЗА ПРОЕЗД ВОЗЬМУТ BIG DATA; ДЛЯ СБОРА ДАННЫХ С АВТОМОБИЛЕЙ СОЗДАДУТ КОНСОРЦИУМ

Для создания платформы «Автодата», которая будет собирать большие данные с эксплуатируемого в России автотранспорта, планируется создать консорциум с участием государства, автопроизводителей и IT-компаний. Участники рынка опасаются, что передача таких данных станет обязательной. Это может вызывать проблемы вокруг интеллектуальной собственности, считают эксперты.

Рабочая группа Национальной технологической инициативы (НТИ) «Автонет», подведомственная Минпромторгу и НП «ГЛОНАСС», направила гендиректору Ассоциации европейского бизнеса (АЕБ) Франку Шауффу предложение (есть у “Ъ”) присоединиться к консорциуму, который займется разработкой и эксплуатацией платформы «Автодата». Ее запуск годом ранее одобрили вице-премьер **Максим Акимов**

и помощник президента Андрей Белоусов. В НП «ГЛОНАСС» и АЕБ подтвердили наличие письма, но отказались от других комментариев.

Планируется, что «Автодата» консолидирует большие данные, генерируемые автотранспортом, включая информацию о техническом состоянии и скорости автомобиля, манере вождения, профиле дороги, погодных условиях и окружающей среде.

Сейчас такая информация накапливается у разных участников рынка, ее консолидация «необходима для создания приложений на основе новых бизнес-моделей и проектирования новых транспортных средств, в том числе беспилотных», говорил соруководитель «Автонета» Александр Гурко «Известиям».

Как следует из письма, в консорциуме предполагается участие как органов власти, так и бизнеса: автопроизводителей, эксплуатантов автодорог, страховых, IT- и телекоммуникационных компаний. Собирать и обрабатывать данные с автомобиля для «Автодаты» можно будет только с согласия собственника, за исключением случаев, когда к этому обязывает закон, следует из приложенного к письму меморандума. Данные будут собирать только с автомобилей, эксплуатируемых на территории РФ, они станут открытыми и к ним должен быть обеспечен недискриминационный доступ.

По оценке Ассоциации участников рынка больших данных (АБД), его объем в России можно оценить в 10–30 млрд руб. в год, в течение пяти лет он может вырасти до 300 млрд руб. Сама ассоциация пока не получала предложения вступить в консорциум, сообщила ее представитель. Впрочем, ранее НП «ГЛОНАСС» и АБД подписали соглашение о сотрудничестве и взаимодействии в автотранспортной сфере.

Сбор данных для единой платформы выгоден в основном для российских автоконцернов, так как по отдельности у них слишком мало данных, чтобы делать на их основе сервисы или продукты, полагают собеседники “Ъ” на авторынке.

При этом деньги, технологии и «все вытекающее из big data» — статистику аварий, информацию о транспортных потоках — получит государство, считает один из собеседников. Сами участники авторынки в целом пока осторожно оценивают идею из-за необходимости решить вопрос приватности данных. Некоторые из них также полагают, что добровольность участия компаний в проекте сохранится только на его старте, во время тестов.

Предлагаемые задачи «Автодаты» укладываются в рамки внесенного в Госдуму законопроекта о больших данных, отмечает юрист «Ильяшев и партнеры» Мурад Ахметов. Но пока рынок big data в России не урегулирован, и с точки зрения действующего законодательства «Автодата», вероятно, подпадает под действие закона «О персональных данных», указывает юрист. «Если «Автодата» сама не является уполномоченным на доступ к персональным данным органом, то почему она должна обрабатывать такие данные собственников автомобилей без их согласия? В любом случае владелец машины обязан предоставлять персональные данные только в связи с конкретными правонарушениями и для конкретных целей», — рассуждает господин Ахметов.

Большая часть данных, которые намерена собирать «Автодата», принадлежит автопроизводителям, указывает главный аналитик Российской ассоциации электронных коммуникаций Карен Казарян. «Выкручивание им рук, чтобы они их отдавали», поднимает целый ряд вопросов: от торговых барьеров до неуважения к интеллектуальной собственности, в том числе на международном уровне, предупреждает аналитик.

<https://www.kommersant.ru/doc/4087816>

КОММЕРСАНТЪ; 2019.09.09; К АРЕНДЕ МАШИН ПОДКЛЮЧИЛАСЬ ГИБДД; ВЕДОМСТВО ВПЕРВЫЕ ПРЕДСТАВИЛО ДАННЫЕ О НАРУШЕНИЯХ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ КАРШЕРИНГА

Столичная Госавтоинспекция раскритиковала систему доступа к автомобилям каршеринга. Дистанционная проверка документов, используемая компаниями, позволяет садиться за руль злоумышленникам по подложным аккаунтам. В отношении нарушителей уже заводят уголовные дела за угон машины. Опрошенные “Ъ” участники рынка и эксперты считают, что проблема преувеличена.

УГИБДД по Москве впервые представило данные о нарушениях, которые совершают пользователи системы каршеринга. Москва, напомним, является крупнейшим в РФ рынком услуг краткосрочной аренды автомобилей: к концу года в системе ожидается более 25 тыс. машин.

С июля 2019 года инспекторы остановили для проверки более 9 тыс. автомобилей: 2,78 тыс. водителей наказаны за нарушения ПДД, из них 60 управляли машиной без документов, 59 управляли в состоянии опьянения или отказались от медицинской проверки, 21 выезжал на встречу.

За время проверки зарегистрировано 100 ДТП с участием машин каршеринга.

В ГИБДД отмечают проблему несанкционированного доступа к автомобилям. Во всех компаниях действует единый алгоритм: нужно скачать приложение и прислать на проверку фото водительских прав, паспорта и снимок-селфи с паспортом. Такая практика появилась недавно, в 2015 году нужно было приезжать в офис компаний для регистрации или вызывать курьера для передачи документов. Упрощенная схема регистрации дает возможность «неправомерного использования автомобилей, в том числе посредством использования чужих аккаунтов, их хищения или самостоятельного оформления на подставных лиц», считают в московской Госавтоинспекции.

ГИБДД приводит в пример случай на Садовом кольце в конце августа. После проверки документов выяснилось, что водитель каршеринговой машины управляет авто под чужим аккаунтом в состоянии опьянения. Полиция возбудила уголовное дело по ст. 166 УК «Неправомерное завладение автомобилем без цели хищения». Подобных нарушений пока немного: выявлено всего шесть фактов управления автомобилем каршеринга водителем без аккаунта или по подложному аккаунту.

«Люди, у которых нет прав или которые не могут взять машину из-за возрастных ограничений, возможно, и покупают доступ к подложным аккаунтам, оформленным на других людей,— говорит издатель проекта «Трушеринг» Юрий Николаев.— Но это происходит не по вине компаний, а потому что есть проблема с утечкой персональных данных: можно купить базу данных с фотографиями паспортов, прав и селфи с документами. Если запретить компаниям онлайн-регистрацию, то каршеринг вообще перестанет развиваться».

«В «Драйве» категорически запрещено передавать управление автомобилем или аккаунт третьим лицам,— заявил “Ъ” представитель «Яндекс.Драйв» Дмитрий Горчаков.— На основе машинного обучения мы учимся определять манеру езды. Если человек водит излишне агрессивно, то может лишиться доступа к сервису временно или навсегда. Эту технологию также можно использовать для определения факта передачи аккаунта по изменению манеры вождения». Нарушить ПДД может водитель и на личном транспорте, отметили в пресс-службе Youdrive. «Личная явка при регистрации в сервисе никак не сможет повлиять на сознательность водителя,— говорят там.— Воспользоваться подставными аккаунтами крайне сложно. В нашем сервисе существует селфи-проверка, периодически запрашивающая фото у водителя перед поездкой. Такой запрос всегда приходит перед первой арендой».

Дистанционная регистрация является мировой практикой, прокомментировали заявления ГИБДД в пресс-службе департамента транспорта Москвы. «Есть множество алгоритмов

проверки достоверности фото, что снижает риск неправомерного доступа и регистрации по чужим документам,— говорят в ведомстве.— Совместно с операторами мы обсуждаем меры по защите доступа к автомобилям сервиса с неправомерных аккаунтов — уже сейчас компании внедряют их. При этом мы понимаем, что владельцам автомобилей краткосрочной аренды нужно усилить контроль за водителями и использовать средства идентификации, которые уже есть на рынке».

https://www.kommersant.ru/doc/4086498?from=four_auto

ТАСС; 2019.09.09; БЕСПИЛОТНЫЕ АВТОМОБИЛИ «ЯНДЕКСА» С 2018 ГОДА ПРОЕХАЛИ 1 МЛН КМ

Беспилотные автомобили компании «Яндекс» проехали во время тестов 1 млн км в РФ, США и Израиле. Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе компании.

«С начала 2018 года беспилотные автомобили «Яндекса» проехали 1 000 000 километров по дорогам России, США и Израиля. Они учились передвигаться в плотном московском трафике, различать светофоры среди неоновых огней Лас-Вегаса, маневрировать по узким улицам Тель-Авива, развозили пассажиров в Сколково и Иннополисе», - говорится в сообщении.

На данный момент тестирование проходят более 50 машин. С ростом автопарка увеличивается и ежедневный километраж. За 2018 год беспилотные автомобили «Яндекса» преодолели 75 000 км, а уже в августе 2019 такое расстояние они проезжали всего за неделю. Сейчас только за один день автомобили под управлением робота проезжают суммарно 15 000 км - столько же, сколько среднестатистический российский автовладелец за год.

«Проехать миллион километров в беспилотном режиме по дорогам общего пользования можно только при наличии работающей технологии. Теперь пришло время расширять флот, чтобы он мог проезжать миллион километров за неделю. Это позволит нам осваивать больше дорожных сценариев, совершенствовать текущие алгоритмы, учиться действовать в новых редких ситуациях и таким образом развивать технологию еще быстрее», - добавил руководитель направления беспилотных автомобилей «Яндекса» Дмитрий Полищук.

В компании отмечают, что это стало своеобразным покорением этапа, первый млн км подтвердил, что технология работает и применима в условиях реального городского трафика. Так как чтобы проехать млн км за неполных два года автомобили должны уметь двигаться в городском трафике со скоростью потока. Алгоритмы должны успешно обрабатывать базовые сценарии, а ситуации, в которых автомобиль не знает, что делать, и останавливается, должны случаться не слишком часто.

Основную часть беспилотные автомобили проехали по дорогам общего пользования, в условиях реального трафика. Самую большую часть - в Москве, так как здесь у компании пока самый большой флот. Также часть дистанции машины проехали в качестве беспилотных такси в Сколково и Иннополисе, где тестируется не только сама технология, но и сервис. По данным «Яндекса», в мире есть только четыре компании, которые заявили о том, что проехали более млн км в полностью автономном режиме по городским дорогам.

<https://tass.ru/ekonomika/6863148>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ОЛЕГ ГАВРИШ; 2019.09.10; ВАГОНАМ ВЫКАТЫВАЮТ ПОДШИПНИКИ; ОТРАСЛЬ МОЖЕТ ЖДАТЬ ТЕХПЕРЕВООРУЖЕНИЕ НА 100 МЛРД РУБ.

Как выяснил “Ъ”, 90% российских грузовых вагонов с 2021 года грозит обязательная смена типа подшипников — с сегодняшних роликовых на кассетные. Для новых вагонов роликовые подшипники собираются запретить уже с 2020 года. По оценкам участников

отрасли, стоимость подшипников на вагон возрастет более чем втрое, до 188–208 тыс. руб., а дополнительные затраты на смену подшипников оцениваются более чем в 100 млрд руб. В отрасли также опасаются дефицита комплектующих, но производители кассетных подшипников говорят, что готовы увеличить мощности.

На заседании комиссии по вагонному хозяйству Совета СНГ 10 сентября будет рассматриваться вопрос о запрете с 2021 года использования при ремонте подшипников роликового типа, которыми сейчас оборудованы 90% вагонов в РФ. Их потребуется менять на подшипники кассетного типа, если на вагон устанавливаются новые колеса.

Сейчас кассетные подшипники предусмотрены только для инновационных вагонов.

Источник среди операторов говорит, что кассетные подшипники кратно дороже роликовых: на вагон комплект роликовых (16 штук) обходится в 56 тыс. руб., а кассетных (восемь) — в 208 тыс. руб. Другой источник называет цифры 49 тыс. и 188 тыс. руб. на вагон. При этом, по словам источника “Ъ”, всего в России три сервисных центра по их ремонту, тогда как для роликовых — более ста. Но другой источник “Ъ” говорит, что срок эксплуатации кассетных подшипников — 16 лет, а роликовых — три, так что в целом затраты на последние выше.

Роликовые подшипники в объеме 1,2 млн единиц в год выпускает предприятие Евразийской подшипниковой компании (ЕПК) в казахстанском Степногорске. Кассетные подшипники в РФ выпускают три компании (суммарно около 500 тыс. единиц в год): саратовское «ЕПК-Бренко» (СП ЕПК и американской Amsted Rail), завод шведской SKF в Твери и «Тимкен Рус Сервис Компани» — структура американской Timken. «Для решения задачи повышения эффективности грузовых перевозок сегодня актуален вопрос о выпуске 100% новых грузовых вагонов исключительно с подшипниками кассетного типа, а также внедрении программ модернизации существующего парка с ясным пониманием сроков полного отказа от цилиндрических роликоподшипников», — говорит генеральный директор SKF в России Алексей Шулепов. Он добавил, что компания может выпускать 150 тыс. штук буксовых узлов (устройство с подшипником внутри) в год и в течение 1–1,5 года готова удвоить мощности.

По словам источника “Ъ”, производители кассетных подшипников выразили готовность увеличить выпуск до 1,2 млн подшипников к концу 2020 года, что соответствует потребностям.

В ОАО РЖД “Ъ” сообщили, что многолетняя практика эксплуатации вагонов с кассетными подшипниками свидетельствует о том, что они в четыре раза надежнее, чем традиционные роликовые, поэтому их использование позволит снизить издержки и повысить надежность доставки грузов. Источник “Ъ” рассказывает, что рассматривается возможность с 2020 года перейти исключительно на кассетные подшипники при выпуске новых грузовых вагонов, а с 2021 года — при капремонте. «Процесс обновления буксовых узлов займет 10–12 лет и не грозит дефицитом деталей», — уверяет он.

В России отсутствует полный цикл производства подшипников кассетного типа и их комплектующих, говорит источник “Ъ” в операторской компании: основное производство — в США, Великобритании, Швеции и Италии. Подшипники кассетного типа не предусмотрены конструкторской документацией для типовых вагонов, испытания по их применению не проводились. Налицо угрозы безопасности движения, говорит он, простоя вагонов и возникновения искусственного дефицита, как ранее с цельнокатаным колесом. «Полной локализации кассетных подшипников никогда не будет: в мире только два пресса для изготовления колец для них, оба в США», — говорит другой собеседник “Ъ”. Другой источник “Ъ” оценивает затраты на перевод парка в 100 млрд руб. Он подчеркивает, что переход не должен быть принудительным: если кассетные подшипники выгоднее, участники рынка сами перейдут на их использование.

По мнению главы «Infoline-Аналитики» Михаила Бурмистрова, кассетные подшипники с точки зрения эффективности — масштабный шаг вперед, но инициатива по глобальному

переходу на них «несколько преждевременна и недостаточно проработана». Он полагает, что железнодорожные администрации других стран колеи 1520 отклонят это предложение. В «Белорусских железных дорогах» и «Казахстан темир жолы» не ответили на запрос “Б”, в «Укрзализнице» “Б” сообщили, что не согласовывают работу с Советом СНГ, поэтому указание комиссии для компании не является обязательным.

<https://www.kommersant.ru/doc/4087823>

ГУДОК; ПЕТР ВАСИЛЬЕВ; 2019.09.09; КАССЕТНЫЕ ПОДШИПНИКИ ДЛЯ ЭФФЕКТИВНОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

Перспективное развитие железнодорожного транспорта, решение задач по повышению пропускной и провозной способности, снижение эксплуатационных затрат, а также более эффективное использование подвижного состава, повышение его надежности невозможно без усовершенствования конструкции грузовых вагонов, внедрения новых перспективных узлов и деталей.

Мировой опыт применения кассетных подшипников показывает, что вопрос перехода на их использование носит стратегический характер и безусловно является одним из приоритетных направлений развития железнодорожного транспорта.

С 1966 года Ассоциация Североамериканских железных дорог (далее - ААР) обязывает устанавливать кассетные подшипники на все новые «100-тонные вагоны» (нагрузка 30 тонн на ось). С 1968 года ААР обязывает устанавливать кассетные подшипники на все новые вагоны, с 1976 года реализуется лозунг «отсутствие смазки в эксплуатации», с 1978 года более 70% парка грузовых вагонов переведено на кассетные подшипники, что в совокупности привело к уменьшению отказов по подшипникам в 25 раз по сравнению с уровнем 1955 года. С 1992 года ААР увеличивает разрешенную нагрузку для «100-тонных вагонов» до 32,5 тонн на ось.

В целях снижения эксплуатационных затраты за счет увеличения интервалов техобслуживания, упрощения операций техобслуживания, улучшения рабочих характеристик и повышения уровня безопасности на Европейских железных дорогах применяются подшипники кассетного типа. Благодаря использованию стандартной системы крепежа кассетные подшипники также устанавливаются на существующих колесных тележках предыдущих модификаций.

Оценив преимущества кассетных подшипников Китайские железные дороги перешли на их использование в рекордно короткие сроки, которые составили 3 года. Такое обстоятельство в свою очередь позволит повысить скорость перемещения грузов по национальным железным дорогам с 80-100 км/ч до 160 км/ч.

В настоящее время парк грузовых вагонов Российской Федерации, оборудованных подшипниками кассетного типа, составляет 12% от общего количества грузовых вагонов.

При этом анализ эксплуатации грузовых вагонов, оборудованных роликовыми подшипниками, по данным ОАО «РЖД», показывает, что только за 2018 год отцепки грузовых вагонов в текущий ремонт по неисправности буксовых узлов, оборудованных роликовыми подшипниками, составили 35 отцепок на 1 тыс. приведенных вагонов в парке. В тоже время отцепки грузовых вагонов с буксовыми узлами кассетного типа составили 7 отцепок на 1 тыс. приведенных вагонов, т.е. в 5 раз меньше по сравнению с роликовыми подшипниками.

Это свидетельствует о высокой надежности в эксплуатации кассетных подшипников.

Кроме этого нельзя не отметить, что жизненный цикл колесной пары, оборудованной роликовыми подшипниками (на основании статистических данных на полувагоны модели 12-132), составляет 6 лет. При этом на полувагоны, оборудованные кассетными подшипниками, жизненный цикл колесной пары составляет от 11 до 20 лет.

Эффективность эксплуатации вагонов, оборудованных подшипниками кассетного типа отмечают практически все участники перевозочного процесса. Так, по словам заместителя

генерального директора - главного инженера АО «ПГК» С.Е. Гончарова в интервью газете «Евразия вести» еще в мае 2017 года отмечено, что кассетные подшипники SKF, устанавливаемые на полувагонах моделей 12-196-01 и 12-196-02, отличаются от обычных роликовых подшипников компактностью, возможностью реализации больших скоростей движения и восприятием повышенных ударных нагрузок, а также увеличенной эксплуатационной надежностью и гарантийным сроком до 8 лет. В плане снижения затрат внедрение кассетных подшипников дает операторам подвижного состава определенную выгоду. Если кассетный подшипник, в соответствии с гарантиями производителя, обеспечивает безотказную работу в течении восьми лет эксплуатации или 800 тыс. километров пробега, то, соответственно, расходы на ремонт вагона, оборудованного таким узлом за этот период, будут значительно ниже, чем на вагон, оборудованный цилиндрическими подшипниками. Эта экономия уравнивается высокой стоимостью кассетных подшипников, требующих обновления через каждые восемь лет. Общий экономический эффект можно будет оценить в долгосрочной перспективе.

По прогнозным данным, перевод парка грузовых вагонов на подшипники кассетного типа позволит:

- в 4 раза снизить отказы буксовых узлов в эксплуатации;
- в 5 раз снизить отцепки вагонов в текущий ремонт из-за неисправностей буксового узла;
- в 4 раза снизить удельные потери в перевозочном процессе;
- снизить затраты на обслуживание и содержание вагона и подшипников, в том числе за счет увеличения жизненного цикла колесной пары до 20 лет;
- обеспечить возможность увеличения протяженности гарантийных участков безопасного проследования поездов по инфраструктуре за счет исключения технического обслуживания вагонов в пути следования;
- ускорить оборот вагона от погрузки до следующей погрузки.

При нынешних темпах производства вагонов на кассетных подшипниках, без принятия решения об обязательной установке подшипников кассетного типа после выполнения капитального ремонта на колесные пары, сформированные с использованием новых колес, для «естественного» обновления парка потребуются не менее 40 лет. При условии принятия указанного решения перевод парка грузовых вагонов на подшипники кассетного типа составит 8-10 лет.

Сегодня в России имеются производственные мощности для ежегодного выпуска не менее 500 тыс. буксовых подшипников кассетного типа производства компаний Бренко, SKF и Тимкен.

Необходимо также отметить, что все производители кассетных подшипников нацелены на долгосрочное развитие своих мощностей на территории России, для чего все они работают в направлении максимальной локализации (Бренко, SKF - 85%, Тимкен - 25%), в том числе закупки комплектующих у российских поставщиков. Производители кассеты внедряют новые технологии, направленные на снижение стоимости жизненного цикла, увеличение межремонтных интервалов изделий и их прогнозирование, например, за счет применения более совершенной термообработки и смазочных материалов, раннего предупреждения выхода подшипников из строя и других мероприятий. Компанией ООО «Интесмо», совместным предприятием ОАО «РЖД» и ООО «ЛЛК Интернешнл», разработана смазка для применения в подшипниках кассетного типа «Лукойл полифлекс RW 180 LC», которая в перспективе должна полностью заменить использование смазочных материалов иностранного производства. На сегодняшний день, производителями кассетных подшипников получены образцы смазок отечественного производства для проведения лабораторных и стендовых испытаний. Применение таких смазочных материалов после проведения всех необходимых тестов возможно уже через 1,5-2 года.

По информации производителей кассетных подшипников имеется потенциальная возможность расширения суммарных производственных мощностей - до 1 000 000 штук в год в течение 1,5-2 лет с локализацией производства до уровня 90-95%.

Немаловажным вопросом является вопрос обслуживания и ремонта колесных пар, оборудованных подшипниками кассетного типа.

На сегодняшний день обслуживание и ремонт колесных пар организован на базе более 100 вагоноремонтных предприятий на сети железных дорог «пространства 1520 мм».

Производителями подшипников организовано 2 лицензированных сервисных центра и несколько филиалов по приемке в ремонт, выдаче новых и отремонтированных подшипников. По предварительным оценкам компании готовы организовать от 18 до 24 сервисных центров на территории Российской Федерации в период до 2022 года.

В Федеральном агентстве железнодорожного транспорта 3 сентября т.г. прошло заседание технического совета по вопросу «О применении кассетных подшипников на грузовых вагонах» с участием производителей кассетных подшипников, ОАО «РЖД», научных организаций, вагоностроителей, вагоноремонтных предприятий и операторов подвижного состава.

С учетом состоявшегося обсуждения всеми участниками научно-технического совета безусловно поддержана необходимость перевода парка грузовых вагонов на использование подшипников кассетного типа как при новом вагоностроении, так и при ремонте эксплуатируемых вагонов на период до 2027 года, а также готовность к осуществлению процесса такого перевода. Также поддержана необходимость внесения изменений, соответствующими разработчиками, в конструкторскую и эксплуатационную документацию при применении кассетных подшипников в существующие конструкции ходовых частей грузовых вагонов. В свою очередь производителям кассетных подшипников было рекомендовано принять меры по обеспечению 100% локализации производства указанной продукции на территории Российской Федерации.

Для решения задачи по переходу на подшипники кассетного типа предлагается с 1 января 2021 года после выполнения капитального ремонта на колесные пары, сформированные с использованием новых колес, в обязательном порядке монтировать подшипники кассетного типа. Данная мера предполагается к распространению на территории Российской Федерации.

Реализации указанного предложения возможна путем внесения изменений в «Руководящий документ по ремонту и техническому обслуживанию колесных пар с буксовыми узлами грузовых вагонов магистральных железных дорог колеи 1520 (1524) мм» РД ВНИИЖТ 27.05.01-2017, утвержденный Советом по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества (протокол от 16-17 октября 2012 г. № 57). В настоящее время АО «ВНИИЖТ» подготовлено соответствующее Извещение об изменении указанного документа, которое вынесено на рассмотрение шестьдесят восьмого заседания Комиссии вагонного хозяйства 10-12 сентября 2019 г. для его согласования и последующего утверждения на Совете по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества.

Учитывая, что по результатам внесения изменений в ТУ ВНИИПП.048-1-00 «Подшипники качения для железнодорожного подвижного состава. Подшипники шариковые, роликовые цилиндрические и сферические. Технические условия часть 1» подраздел 3.11 «Назначенный срок службы» аннулирован в связи с чем, срок службы цилиндрических подшипников сократился до 3 лет, на Комиссию вагонного хозяйства вынесен вопрос об обязательном применении роликовых цилиндрических подшипников нового изготовления в буксовом узле колесной пары, прошедшей капитальный ремонт при ее подкатке под грузовой вагон при капитальном ремонте с 01.01.2020. В перспективе их применение будет распространено на все виды колесных пар.

Принимая во внимание данное обстоятельство, а также учитывая преимущества кассетных подшипников перед роликовыми, вопрос перевода парка грузовых вагонов на подшипники кассетного типа должен оставаться в поле зрения государства как один из ключевых в части развития железнодорожного транспорта.

<http://www.gudok.ru/freighttrans/?ID=1476495>

ГАЗЕТА РБК; ГАЛИНА КАЗАКУЛОВА, МАРИЯ КОКОРЕВА; 2019.09.10; ЧАСТНЫЙ ОПЕРАТОР ПОЕЗДОВ СТАЛ ПРЕТЕНДЕНТОМ НА ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ В КРЫМ

Владелец первого в России частного поезда «Гранд Экспресс» подал заявку на товарный знак «Таврия». Компания заявила об интересе к перевозке пассажиров по Крымскому мосту, движение поездов по нему должно начаться в декабре

Куда поедет «Таврия»

Транспортная компания «Гранд Сервис Экспресс» подала в Роспатент заявку на регистрацию товарного знака «Таврия». Об этом говорится в материалах Роспатента (есть в распоряжении РБК), их подлинность подтвердил представитель ведомства.

Действие товарного знака, на который претендует компания, охватывает в том числе связанные с железнодорожным транспортом товары и услуги — железнодорожные перевозки, вагоны и составы. Заявка была подана 17 июля. «Обращение находится на рассмотрении», — сказал РБК представитель Роспатента.

Таврия, а также Таврида — историческое название Крымского полуострова. «В связи с высокой степенью готовности транспортной инфраструктуры между материком и полуостровом компания рассматривает возможность расширения маршрутной сети», — заявил РБК представитель «Гранд Экспресса». «Предварительные оценки туристического спроса показывают, что организация пассажирского сообщения в Крым имеет значительный потенциал с точки зрения как роста пассажиропотока, так и востребованности сопутствующих сервисов. Регистрация товарного знака осуществляется в рамках формирования перспективного плана развития компании», — добавил он. Представитель «Гранд Экспресса» не уточнил, какие вагоны компания намерена использовать для поездок в Крым.

Официально оператор, который будет осуществлять перевозки пассажиров по Крымскому мосту, еще не назывался. Железнодорожное сообщение с Крымом планируется начать в декабре 2019 года, автомобильное движение было запущено в мае 2018-го. Строительством автодорожной и железнодорожной частей моста занимается компания «Стройгазмонтаж» Аркадия Ротенберга.

В феврале 2019 года начальник дирекции по обслуживанию пассажиров Крымской железной дороги (ФГУП «КЖД», находится в ведении **Росжелдора**, структуры **Минтранса**) Владимир Резниченко заявлял, что билеты на пассажирские перевозки через Крымский мост могут начать продавать за 90 дней до старта, в середине сентября. В июне и.о. гендиректора КЖД Василий Назарян рассказал о переносе сроков начала продаж на октябрь.

В пресс-службе КЖД сообщили РБК, что на данный момент все вопросы организации пассажирских железнодорожных перевозок в Крым находятся в работе. «Детально по каждому пункту будем готовы ответить осенью», — сказали там. «Вопрос организации перевозок в Крым находится в компетенции **Минтранса**», — сообщил РБК представитель РЖД. Представитель **минтранса** Крыма рекомендовал обратиться в федеральный **Минтранс**. 23 августа **министр транспорта** России **Евгений Дитрих** затруднился назвать оператора железнодорожных перевозок по Крымскому мосту. Представитель **Минтранса** в пятницу, 6 сентября, отказался от комментариев до начала официальной продажи билетов.

Что известно о «Гранд Экспрессе»

«Гранд Экспресс», образованный в 2002 году, стал первой российской частной транспортной компанией, получившей лицензию на право перевозки пассажиров железнодорожным транспортом. Перевозки начались в 2005 году. Сейчас «Гранд Экспресс» эксплуатирует поезд повышенной комфортности на направлении Москва — Санкт-Петербург. По данным СПАРК, выручка компании в 2018 году составила 878 млн руб., чистая прибыль — 143 млн руб.

28 августа гендиректором «Гранд Экспресса» стал Александр Ганов. 12 августа он покинул пост первого вице-губернатора Тамбовской области, а до 2015-го полгода был министром инвестиций и инноваций в правительстве Московской области.

За последнее время у «Гранд Экспресса» дважды сменились владельцы. 7 мая стало известно, что компанию купил частный железнодорожный оператор «ТрансКлассСервис» (ТКС). Представитель «Гранд Экспресса» тогда говорил РБК, что до этой сделки Sogena Investments Limited, контролировавшая «Гранд Экспресс», принадлежала бизнесмену Михаилу Рабиновичу. «Решение выйти из актива было принято бенефициаром [Рабиновичем] в связи с необходимостью развития других бизнес-проектов», — уточнял он.

Спустя месяц, 18 июня, ТКС сообщил, что продал «Гранд Экспресс», не назвав ни сумму сделки, ни покупателя. Компанией «было принято решение изменить стратегию развития собственной маршрутной сети, исключив из нее направление Москва — Санкт-Петербург [по которому ездит «Гранд Экспресс»]. В связи с этим было принято решение о продаже акций», — сообщил представитель ТКС.

Из данных СПАРК и реестра юридических лиц Кипра следует, что в мае 2019 года бывший владелец «Гранд Экспресса» получил почти 14% ТКС. Но гендиректор ТКС Олег Каверин в разговоре с РБК назвал эту информацию не соответствующей действительности.

Ранее источник РБК, знакомый с планами ТКС, и источник, близкий к крымскому **минтранс**у, говорили, что эта компания также интересовалась участием в организации пассажирских перевозок на полуостров после открытия железнодорожного сообщения по Крымскому мосту. Но Каверин и это опровергает. «У ТКС годами сформированный полигон и лояльные пассажиры. Крым не представляет интереса», — заявил он РБК.

После присоединения Крыма к России в 2014 году США и Евросоюз ввели санкции против российских компаний и бизнесменов, работающих на полуострове. На РЖД не распространяются ни американские, ни европейские санкции. А пассажирские перевозки и поставка вагонов могли бы нести высокий риск санкций, в частности со стороны Украины, сказал РБК источник в РЖД.

Ранее Минфин выступил против выплаты дивидендов РЖД за 2018 год имуществом, в частности вагонами, которые в дальнейшем могли бы быть направлены в Крым. Позднее «Коммерсантъ» сообщил об обсуждении возможности продажи вагонов, которые затем могли быть использованы на этом направлении, с учетом средств Резервного фонда.

Единственный производитель вагонов локомотивной тяги в России — «Трансмашхолдинг», партнером которого выступает французский машиностроительный концерн Alstom Transport, напомнил глава Союза пассажиров Кирилл Янков. «Холдинг не будет рисковать, поставляя вагоны в Крым», — добавил он. РБК направил запрос в «Трансмашхолдинг». Но обеспечение Крымской железной дороги вагонами — вполне решаемая задача, считает Янков.

Источник РБК в крымском **минтранс**е отметил, что КЖД будет заниматься только обслуживанием поездов.

https://www.rbc.ru/business/10/09/2019/5d68deca9a794731c29d0166?from=from_main

ТАСС; 2019.09.10; РЖД ПРЕДВАРИТЕЛЬНО ОДОБИЛИ СНИЖЕНИЕ ЦЕН НА ПЕРЕВОЗКУ УГЛЯ К ЮЖНЫМ ПОРТАМ ДО КОНЦА ГОДА

Российские железные дороги (РЖД), рассмотрев предложение властей Кузбасса, выразили предварительную готовность продлить действие понижающих коэффициентов на перевозку энергетического угля в направлении южных портов, которые были временно введены в июле текущего года. Об этом сообщил во вторник заместитель губернатора Кемеровской области Андрей Панов.

«Было направлено предложение [за подписью губернатора Кемеровской области] о целесообразности продления действия понижающего коэффициента к тарифу 0,9259 на экспортные перевозки энергетического угля в направлении припортовых станций Северо-Кавказской железной дороги до конца текущего года, а также принятие аналогичных решений при поставках угля на экспорт по другим направлениям. Управление РЖД предварительно поддержало предложение в части Северо-Кавказской железной дороги», - сказал Панов на совещании по вопросам перевозок угля железнодорожным транспортом.

С 16 июля 2019 года РЖД временно отменили «экспортную надбавку» на перевозки энергетического угля в направлении припортовых станций Северо-Кавказской железной дороги, чтобы таким образом простимулировать угольщиков и переключить часть перевозок энергоугля с перегруженного восточного направления в сторону портов юга России, где имелись резервы пропускной способности. Решение было принято по итогам совместных переговоров генерального директора - председателя правления РЖД Олега Белозерова и губернатора Кузбасса Сергея Цивилева.

Власти Кузбасса, где добывается 60% всего российского угля, в текущем году неоднократно обращались к руководству РЖД с предложением рассмотреть возможность временного снижения ставки на привлечение вагонного парка и установить скидки на железнодорожные тарифы в наиболее востребованных направлениях из-за снижения цен на уголь, что, с учетом роста затрат на транспорт и увеличением себестоимости добычи угля, приводит к убыточности поставок по ряду направлений.

В связи с падением цен на уголь и низкой пропускной способностью железнодорожного транспорта в восточном направлении некоторые угольные предприятия Кузбасса летом текущего года временно приостановили угледобычу и сообщили о сокращении годовых планов по добыче. Около 2 тыс. шахтеров направлены во внеплановые отпуска.

<https://tass.ru/ekonomika/6867820>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.09; КОМИТЕТ ДУМЫ ПОДДЕРЖАЛ ОБНУЛЕНИЕ НДС НА ТРАНЗИТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПОРОЖНИХ КОНТЕЙНЕРОВ

Комитет Госдумы по бюджету вынес положительное заключение на депутатский законопроект, которым предлагается снизить с 20% до 0% ставку НДС на транзитные перевозки порожних контейнеров и вагонов.

Заключение комитета опубликовано в электронной базе данных нижней палаты парламента.

«Учитывая, что законопроект направлен на развитие системы международных транзитных перевозок, комитет по бюджету и налогам рекомендует Государственной Думе принять в первом чтении», - говорится в заключении комитета.

Законопроект был внесен в Госдуму в середине июля группой депутатов.

В пояснительной записке напоминалось, что в действующем Налоговом кодексе (НК) РФ нулевой НДС установлен только в отношении международных транзитных перевозок товаров, а также транспортно-экспедиционных услуг, которые при этом оказываются. Транзитные перевозки порожних контейнеров и грузовых вагонов, несмотря на трансграничный характер таких операций, подлежат налогообложению по общей ставке НДС (с 1 января 2019 г. - 20%). «При этом конечный потребитель этих услуг находится за пределами территории РФ и не может претендовать на вычет предъявленных ему сумм

российского НДС. Таким образом, налогообложение транзитных перевозок порожних контейнеров и грузовых вагонов существенно снижает конкурентные преимущества российских железных дорог и привлекательность российских транспортных коридоров для иностранных грузоотправителей», - говорилось в пояснительной записке.

В документе напоминает, что в Белоруссии и Казахстане нулевой НДС применяется при любых транзитных перевозках вне зависимости от того, груженный или порожний контейнер перевозится.

В случае принятия закон вступит в силу по истечении одного месяца со дня официального опубликования, но не ранее 1-го числа очередного налогового периода по НДС (квартал).

ИНТЕРФАКС; 2019.09.09; ПОДРЯД ПО РАЗВИТИЮ СТАНЦИИ НОВОРОССИЙСК ВМЕСТО ФИРМЫ МАГОМЕДОВА ЗАВЕРШИТ СЕВЗАПИНЖТЕХНОЛОГИЯ

Минтранс РФ сменил подрядчика проекта по развитию железнодорожной станции Новороссийск Северо-Кавказской железной дороги (СКЖД, филиал РЖД): вместо компании «Стройновация» группы «Сумма» его завершит ООО «Научно-исследовательский и проектно-изыскательский институт «Севзапинжтехнология» (Санкт-Петербург).

Как сообщается в материалах министерства транспорта РФ, «Стройновация» в 2014 году была выбрана подрядчиком по проекту «Комплексное развитие Новороссийского транспортного узла (Краснодарский край). Строительство железнодорожных парков и развитие железнодорожной станции Новороссийск Северо-Кавказской железной дороги». Объем финансирования работ по проекту на текущий год был предусмотрен в объеме 480,484 млн рублей, кассовое исполнение на 1 июля составило 3,629 млн рублей, отмечается в документе. По данным сайта госзакупок, проект и финансирование по нему были рассчитаны по 2021 год включительно.

В связи с систематическим нарушением сроков выполнения строительно-монтажных работ, а также с введением процедуры наблюдения в отношении «Стройновации», **Минтранс** обратился в Арбитражный суд Санкт-Петербурга и Ленинградской области с требованием взыскать неустойку в размере 38,44 млн рублей за нарушения обязательств по контракту, а также принял решение расторгнуть контракт односторонним порядке.

В июне 2019 года ФКУ «Ространсmodernизация», подведомственное **Минтрансу** РФ, объявило электронный аукцион по корректировке проектно-сметной документации по объекту развития Новороссийского транспортного узла, в том числе развития ж/д станции Новороссийск. Победителем аукциона признана «Севзапинжтехнология». По данным системы «СПАРК-Маркетинг» цена контракта составила 154,343 млн рублей.

Кроме того, по итогам открытого конкурса с ФГУП «Управление ведомственной охраны министерства транспорта РФ» заключен госконтракт на оказание услуг по круглосуточной физической охране территорий и находящегося на них имущества и элементов незавершенного строительства на объекте.

Комплексное развитие Новороссийского транспортного узла направлено на совершенствование транспортной инфраструктуры Южного федерального округа. В рамках проекта запланировано за счет средств федерального бюджета строительство станции в районе разъезда 9 км СКЖД, железнодорожных парков, развитие железнодорожной станции Новороссийск, а также дальних подходов к перечисленным станциям.

ООО «Научно-исследовательский и проектно-изыскательский институт «Севзапинжтехнология» зарегистрировано в Санкт-Петербурге в 2001 году. Совладельцами являются Игорь Букато (ему принадлежит 60% в уставном капитале компании), и Александр Кабанов (владеет долей 40%).

ИНТЕРФАКС; 2019.09.09; ДЕБИТОРСКАЯ ЗАДОЛЖЕННОСТЬ ПО I ЭТАПУ Ж/Д К ПОРТУ ЛАВНА ПРЕВЫШАЕТ 3 МЛРД РУБ., ВЕДУТСЯ РАБОТЫ ПО ЕЕ СНИЖЕНИЮ

Дебиторская задолженность по первому этапу прокладки железнодорожной линии Выходной-Лавна в рамках строительства порта Лавна Мурманского транспортного узла по итогам первого полугодия составила более 3,251 млрд рублей, говорится в материалах ФКУ «Ространсмодернизация».

В материалах отмечается, что дебиторская задолженность возникла в связи с авансовыми платежами по заключенным госконтрактам, но погашается частичным зачетом при приемке выполненных контрагентами работ.

Объем просроченной дебиторской задолженности на 1 июля текущего года - 8,1 млн рублей. При этом по решению Арбитражного суда Омской области требование ФКУ «Ространсмодернизация» на эту сумму будет удовлетворено за счет имущества должника - ООО «НПО «Мостовик», с которым был заключен госконтракт в 2011 году.

«Усилено координирование работы в части снижения задолженности», - отмечается в сообщении ФКУ.

В ноябре **Федеральное агентство морского и речного транспорта РФ** подписало с «Государственной транспортной лизинговой компанией» (ГТЛК) концессионное соглашение по Лавне. Концессионер должен построить угольный терминал мощностью 18 млн тонн, а концедент - обеспечить транспортную доступность и завершить строительство первого этапа железнодорожной инфраструктуры. В феврале совет директоров ГТЛК одобрил привлечение стратегических инвесторов в проект, сообщил «Коммерсантъ».

Первую очередь терминала мощностью 9 млн тонн планируется запустить в декабре 2019 года, вторую - в декабре 2021 года. Рассматривается возможность строительства к 2023 году третьей очереди мощностью 9 млн тонн и терминала по перевалке минеральных удобрений мощностью 6 млн тонн в год, сообщила до этого ГТЛК.

Строительство угольного терминала Лавна в рамках Мурманского транспортного узла началось в марте 2018 года. Объем инвестиций составляет 24 млрд рублей, около 900 млн рублей будет вложено в сооружение подъездных железнодорожных путей.

ИНТЕРФАКС; 2019.09.09; ФГК УВЕЛИЧИЛА ПЕРЕВОЗКИ ЩЕБНЯ В ПОЛУВАГОНАХ НА ФОНЕ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО АУТСОРСИНГА

«Дочка» ОАО «Российские железные дороги» - АО «Федеральная грузовая компания» (ФГК) в августе 2019 года увеличила перевозки щебня в полувагонах на 24% по сравнению с тем же периодом 2018 г., до 3 млн тонн, сообщил железнодорожный оператор.

Рост связан, в том числе, с программой комплексного транспортного обслуживания грузоотправителей, пояснил начальник департамента по перевозкам грузов в этом типе подвижного состава ФГК Даниил Бувевич, слова которого приводятся в сообщении.

«Мы отмечаем положительную динамику в погрузке щебня в полувагоны на всех железных дорогах, где компания оказывает услуги транспортного аутсорсинга - Октябрьской, Северо-Кавказской, Юго-Восточной, Северной, Свердловской. Так, на Северо-Западе АО «ЛСР. Базовые» увеличило (отправку - ИФ) в 4 раза, до 162,4 тыс. тонн. Погрузка ООО «Обуховский щебзавод» в Южном федеральном округе выросла почти в 8 раз, до 262 тыс. тонн. На Урале в 3 раза, до 41,2 тыс. тонн, нарастил погрузку ООО «Щебеночно-дробильный завод Северный», - сказал менеджер.

В рамках договоров комплексного транспортного обслуживания «Федеральная грузовая» самостоятельно координирует весь перевозочный процесс - осуществляет все операции и маневровую работу, ведет подготовку вагонов под погрузку, обеспечивает диспетчерское слежение за продвижением порожних и груженых вагонов в пути, оформляет перевозочные документы, оказывает услуги по содержанию инфраструктуры.

На Свердловской железной дороге отправка щебня в полувагонах ФГК выросла на 13% (до 731 тыс. тонн), на Южно-Уральской - на 28% (до 581 тыс. тонн), на Октябрьской - на 11% (до 496 тыс. тонн), на Северо-Кавказской - на 3% (до 441 тыс. тонн). Перевозки осуществляются в РФ, в том числе в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**».

«Федеральная грузовая компания» - один из крупнейших операторов грузовых вагонов в РФ (около 134 тыс., в том числе полувагоны, крытые вагоны, платформы, цистерны). ФГК была создана в ходе реформы железнодорожного транспорта страны на базе парка РЖД. Имеет представительство в Казахстане.

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.09.10; «РОСНЕФТЬ» МОЖЕТ ПОЛУЧИТЬ ЕДИНСТВЕННОГО ПРОЕКТИРОВЩИКА АТОМНЫХ ЛЕДОКОЛОВ; МИНПРОМТОРГ ПРЕДЛАГАЕТ ПРОДАТЬ ЦКБ «АЙСБЕРГ» СТРОЯЩЕЙСЯ НЕФТЯНОЙ КОМПАНИЕЙ СУПЕРВЕРФИ «ЗВЕЗДА»

Минпромторг разработал проект указа президента о приватизации 65,49% акций Центрального конструкторского бюро «Айсберг», в том числе 64% его обыкновенных акций. Сейчас этот пакет принадлежит ведущей организации в России по научным исследованиям в области судостроения – ФГУП «Крыловский государственный научный центр». И ФГУП, и «Айсберг» находятся в ведении Минпромторга. Проект указа размещен на государственном портале для обсуждения нормативных актов.

Акции должны быть проданы компании «Современные технологии судостроения» (СТС), говорится в проекте указа. СТС – это головная компания строящейся на Дальнем Востоке суперверфи «Звезда», контролируется консорциумом «Роснефти» и Газпромбанка.

ЦКБ «Айсберг» – единственное в России конструкторское бюро, которое проектирует атомные ледоколы. Также «Айсберг» проектирует неатомные ледоколы, плавучие базы и суда для военно-морского флота, говорится на его сайте. Выручка в 2018 г. составила 658 млн руб., чистая прибыль – 5 млн, по данным «СПАРК-Интерфакса».

Проект указа подготовлен в целях интеграции лидера в создании ледокольных судов – верфи «Звезда» – и ведущего конструкторского бюро, говорится в пояснительной записке Минпромторга. «Роснефти» требуется дальнейшее развитие проектно-конструкторского потенциала для обеспечения строительства техники на «Звезде». Объединение в единый кластер «Звезды» и «Айсберга» обеспечит создание в перспективе мощного центра арктического судостроения, не имеющего аналогов в мировой практике, говорится в записке.

Ввод первой очереди «Звезды» запланирован на конец этого года. Полностью верфь заработает в 2023 г. Пока мировым лидером в ледокольном судостроении является государственная Объединенная судостроительная корпорация (ОСК), именно входящий в ОСК Балтийский завод построит пять атомных ледоколов серии «Арктика». «Звезда» будет строить атомный ледокол «Лидер».

«Проект указа подготовлен по итогам рассмотрения обращения «Роснефти» в адрес вице-премьера Юрия Борисова», – говорит представитель Минпромторга. Открытой приватизации ЦКБ «Айсберг» проводиться не будет, Минпромторг считает целесообразным продать акции в срок до двух лет, добавил собеседник.

Нахождение КБ и верфи в составе одного холдинга соответствует лучшим мировым практикам, говорит человек, близкий к Минпромторгу. Но если ЦКБ «Айсберг» войдет в состав «Звезды», то это резко снизит шансы ОСК на получение заказов на атомные ледоколы по проектам этого бюро в будущем, добавляет собеседник. При этом создать с нуля такое уникальное КБ очень сложно и потребовало бы много времени, считает он. Представители «Роснефти», ОСК и Борисова на запросы «Ведомостей» не ответили.

ОСК принадлежит 24,49% ЦКБ «Айсберг», еще 10,02% у миноритариев, говорит представитель Минпромторга. С таким пакетом ОСК не сможет принимать никаких

управленческих решений о деятельности «Айсберга», говорит человек, близкий к ОСК. При этом планов продавать свой пакет у ОСК нет, говорит другой человек, близкий к ОСК.

«Это решение логичное: у «Звезды» огромный портфель заказов, партнерства с крупными иностранными компаниями, но нет своего КБ. Но оно несет риски для ОСК: конкуренция за строительство ледокольного флота между ОСК и «Звездой» будет острой, а качественная работа с проектной документацией позволяет оптимально сформировать ценовое предложение на конкурсах», – говорит гендиректор агентства «Infoline-аналитика» Михаил Бурмистров.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/09/09/810861-rosneft>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.09.10; «ЗВЕЗДА» НАТКНУЛАСЬ НА «АЙСБЕРГ»; ВЕРФЬ КУПИТ ПРОЕКТАНТА АТОМНЫХ ЛЕДОКОЛОВ

Верфь «Звезда», которая собирается получить контракт на строительство крупнейшего в мире атомного ледокола «Лидер», купит контрольный пакет в ЦКБ «Айсберг» — единственном в РФ генеральном проектанте атомных ледоколов. Сейчас этой долей в 65,49% акций владеет курируемый Минпромторгом Крыловский государственный научный центр, стоимость доли эксперты оценивают до 1 млрд руб. Но возможности «Айсберга» ограничены тем, что имущество бюро находится на балансе другой компании, принадлежащей Объединенной судостроительной корпорации (ОСК).

Минпромторг предлагает долю в 65,49% в ЦКБ «Айсберг», которое специализируется на разработке проектов атомных ледоколов, компании «Современные технологии судостроения» (СТС) «Роснефти» и Газпромбанка. СТС является владельцем и оператором проекта верфи «Звезда» на Дальнем Востоке. Сейчас эта доля находится на балансе государственного Крыловского ГНЦ, другие собственники — ОСК (24,49%), еще 10% у миноритариев. В пояснительной записке к проекту постановления правительства (опубликован на regulation.gov.ru) Минпромторг отмечает, что сделка позволит привлечь внебюджетные средства в развитие ледокольного флота. По поручению президента РФ «Звезда» сейчас ведет совместную работу с «Айсбергом» по созданию проекта сверхмощного атомного ледокола «Лидер» 120 МВт, а также ледокола на СПГ мощностью 40 МВт.

«Лидер» нужен, это классная машина, она обеспечит нам скорость движения 10–11 узлов, а может, и 13 узлов.

В Минпромторге “Ъ” пояснили, что позиция о продаже пакета обусловлена необходимостью дальнейшего развития «Айсберга», для сделки необходим указ президента. Цена не определена, ее определит оценщик, говорят в министерстве. Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров считает, что с учетом денежных средств, набора компетенций и портфеля контрактов стоимость бизнеса ЦКБ «Айсберг» может составлять до 1,5 млрд руб., цена пакета акций, который принадлежит Крыловскому ГНЦ, — до 1 млрд руб. Учитывая, что покупатель единственный, а торги не будут конкурсными, вероятнее всего, стоимость фактически будет ниже, добавляет эксперт.

На данный момент единственный заказчик атомных ледоколов — «Росатом», все современные ледоколы строились на входящем в ОСК Балтзаводе. Источник “Ъ” в «Росатоме» отмечает, что у госкорпорации нет опасений в связи с переходом контроля над «Айсбергом» к «Роснефти». Основная задача сейчас — строительство «Лидера», и если «Роснефть» будет иметь прямое отношение к его проектированию в части покупки доли в «Айсберге», то это положительно отразится на реализации проекта, считает он.

В ОСК тему не комментировали. В Минпромторге “Ъ” сообщили, что им неизвестно о планах ОСК продать принадлежащий ей пакет акций ЦКБ «Айсберг». В «Роснефти» на запрос “Ъ” не ответили.

Источник “Ъ” в судостроительной отрасли Санкт-Петербурга говорит, что «Звезде» нужен «карманный проектант» для сопровождения строительства ледокола «Лидер».

«В «Роснефти» несколько лет назад забрали себе ЦКБ «Лазурит» и были уверены, что оно полностью обеспечит проектирование всех заказов. Их надежды не оправдались», — констатирует он.

Между тем «Роснефти» придется взаимодействовать с ОСК по «Айсбергу», так как у корпорации есть «двойник» проектного бюро — ЦКБ «ОСК-Айсберг», 85% которого принадлежит Балтзаводу. Вопрос их слияния обсуждается с 2012 года. Тогда Крыловский ГНЦ по поручению Минпромторга выкупил на торгах Росимущества контрольный пакет ЦКБ «Айсберг» за 306 млн руб. Выставленные акции находились в залоге у ЦБ за долги Межпромбанка Сергея Пугачева. После сделки выяснилось, что лицензия на проектирование ледоколов ограничена, часть персонала за несколько месяцев до торгов перешла в «ОСК-Айсберг», а здание конструкторского бюро — в собственность Балтзавода (см. “Ъ” от 31 мая 2013 года). Источники “Ъ” в отрасли поясняют, что сейчас это фактически одна структура: большая часть специалистов работает в ЦКБ «Айсберг», а имущественный комплекс принадлежит «ОСК-Айсберг».

В интервью “Ъ” в конце 2018 года глава ОСК Алексей Рахманов говорил, что ОСК намерена в течение ближайших месяцев объединить «Айсберги» при одновременном «недраматическом» увеличении в нем доли корпорации. Источники “Ъ” в отрасли говорили, что корпорации было предложено выкупить долю в ЦКБ «Айсберг», но сомневались, что ОСК найдет на это средства. По словам собеседников “Ъ”, оба «Айсберга» работают в непрерывном взаимодействии: один из них делает технический проект ледокола, а другой — рабочую конструкторскую документацию и т. д. Как будет происходить перераспределение компетенций в результате сделки с «Роснефтью», пока неясно.

<https://www.kommersant.ru/doc/4087826>

ТАСС; 2019.09.09; СУДОВЕРФЬ «ЗВЕЗДА» ЗАКЛЮЧИЛА КОНТРАКТЫ НА СТРОИТЕЛЬСТВО 39 СУДОВ

Судоверфь «Звезда» заключила контракты на строительство 39 судов, сообщил в интервью в эфире телеканала «Россия-24» глава «Роснефти» (МОЕХ: ROSN) Игорь Сечин.

«Верфь уже работает, живет, является одним из ведущих предприятий края, и, безусловно, мы сделаем всё, чтобы своевременно завершить ее строительство. Конечно, перед нами остро стоит задача загрузки верфи. На этом этапе у нас твердые контракты заключены на строительство 39 судов, 28 из них заказала сама компания «Роснефть», — сказал он.

«Мы работаем вместе с правительством над увеличением портфеля заказов. Набсовет ВЭБа позитивно отреагировал на возможность кредитования 15 газозовов для «НОВАТЭКа» (МОЕХ: NVTK), будем ждать, что это приведет к заключению также твердых контрактов на верфях для строительства газозовов для «Арктик СПГ 2», — отметил Сечин.

Судостроительный комплекс «Звезда» создается на базе Дальневосточного завода «Звезда» консорциумом инвесторов во главе с ПАО «НК «Роснефть». «Звезда» будет выпускать крупнотоннажные суда, элементы морских платформ, суда ледового класса, специальные суда и другие виды морской техники.

«Роснефть» заключила с судоверфью «Звезда» эксклюзивное соглашение о размещении всех своих заказов на строительство новой морской техники и судов, а также подписала контракты на проектирование, строительство и поставку 28 судов.

ТВ:

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3186884>

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/810277/>

РИА НОВОСТИ; 2019.09.09; ВО ВЛАДИВОСТОК ЗАШЕЛ САМЫЙ БОЛЬШОЙ В ИСТОРИИ РОССИИ КРУИЗНЫЙ ЛАЙНЕР

Во Владивостоке пришвартовался Spectrum of the Seas — самый большой круизный лайнер, когда-либо заходивший в порты России, сообщил РИА Новости представитель морского вокзала города.

«Это самое новое круизное судно во флоте компании Royal Caribbean. Лайнер доставил во Владивосток 4,7 тысячи пассажиров из Китая и США и около 200 российских пассажиров, круиз которых стартовал 6 сентября в Шанхае», — рассказал собеседник РИА Новости. По его словам, во Владивостоке на судно сядут около 200 российских туристов, которые отправятся к берегам Японии в Майдзуру и Фукуока и завершат круиз в Шанхае 14 сентября.

По словам собеседника агентства, порт Владивостока смог принять судно таких размеров благодаря прошедшим в 2018-2019 годах дноуглубительным работам у причалов.

Spectrum of the Seas вмещает до пяти тысяч пассажиров и 1,5 тысячи членов команды. Длина судна — 347 метров, ширина — 41 метр, водоизмещение — 168,8 тысячи тонн. На борту лайнера есть стеклянная капсула, которая обеспечивает гостям панорамный вид на высоте 90 метров над океаном, симулятор скайдайвинга — аэротруба — и симулятор серфинга.

<https://ria.ru/20190909/1558469054.html>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Vo-Vladivostok-priplil-samii-krupnii-v-istorii-Rossii-lainer-2019-09-09/>

ТАСС; 2019.09.09; ВТОРАЯ «КОМЕТА» НА ПОДВОДНЫХ КРЫЛЬЯХ ПРИБЫЛА В СЕВАСТОПОЛЬ

Второе судно на подводных крыльях «Комета-120М», которое будет курсировать вдоль берега Крыма, прибыло в Севастополь, однако работать оно начнет только в следующем году. Об этом сообщил ТАСС Валерий Скляр - руководитель Севастопольского морского порта, который обслуживает «Кометы».

«Пока [работает] только одна «Комета». Вторую пригнали, сейчас проводятся регламентные работы, и в следующем году ее запустят», - сказал Скляр, добавив, что также в 2020 году ожидается прибытие третьего судна.

В этом году пассажирские перевозки на судне на подводных крыльях «Комета» по маршруту Севастополь-Ялта начались 1 июня. В начале года планировалось, что до конца лета на линию выйдут еще два судна - их предполагалось использовать для новых маршрутов, однако этого не произошло.

Проект организации регулярных морских скоростных пассажирских перевозок в Азово-Черноморском бассейне реализуется концерном «Калашников» совместно с судостроительным заводом «Вымпел».

Спуск первой «Кометы 120М» на воду прошел в Севастополе летом 2018 года, два месяца судно курсировало с загрузкой почти 100%. Первая «Комета 120М» построена на заводе «Вымпел» в Рыбинске. Судно берет на борт 120 пассажиров, экипаж составляет пять человек. Благодаря использованию подводных крыльев его скорость достигает 35 узлов (около 65 км/ч), судно может находиться до восьми часов в режиме автономного плавания.

<https://tass.ru/obschestvo/6856668>

ТАСС; 2019.09.09; ПЛАВУЧИЙ АТОМНЫЙ ЭНЕРГОБЛОК С ОПЕРЕЖЕНИЕМ ГРАФИКА ПОДОШЕЛ К КОНЕЧНОЙ ТОЧКЕ МАРШРУТА ПЕВЕКУ

Плавучий атомный энергоблок (ПЭБ) «Академик Ломоносов», отправленный 23 августа из Мурманска в город Певек Чукотского АО, уже подошел к портовому городу. Об этом говорится в сообщении «Росэнергоатома».

«9 сентября 2019 года плавучий атомный энергоблок (ПЭБ) «Академик Ломоносов» <...> с опережением графика подошел к городу Певеку Чукотского автономного округа. Всего с начала буксировки от причала в Мурманске до Певека судном было пройдено 2 640 миль (4 888 км)», - говорится в сообщении.

Ранее сообщалось, что в расчетное время на переход закладывалось от 28 до 40 суток в зависимости от ледовой обстановки, погодных условий и других возможных обстоятельств.

В настоящее время плавучий энергоблок находится на якорной стоянке в нескольких сотнях метров от береговой черты. Представители «Академик Ломоносов» совместно с капитаном порта Певек приступили к разработке плана швартовки плавэнергоблока у мол-причала.

«Из-за особенностей порта и нового мол-причала, а также из-за больших размеров энергоблока, задача представляется непростой. Нужно предусмотреть все мелочи. В ближайшие дни план будет подготовлен, и до конца недели ПЭБ встанет на свое постоянное место базирования», - цитирует концерн директора дирекции концерна «Росэнергоатом» по сооружению и эксплуатации ПАТЭС Виталия Трутнева.

После швартовки и подключения к сетям ПЭБ станет полноценным энергетическим объектом в составе плавучей атомной теплоэлектростанции (ПАТЭС), которая станет самой северной атомной станцией не только в России, но и в мире, забрав этот титул у Билибинской АЭС. После ввода ПАТЭС в эксплуатацию количество АЭС в России увеличится с десяти до одиннадцати.

Плавучий энергетический блок «Академик Ломоносов» - головной проект серии мобильных транспортабельных энергоблоков малой мощности. ПЭБ предназначен для работы в составе ПАТЭС в районах Крайнего Севера и Дальнего Востока и представляет собой новый класс энергоисточников на базе российских технологий атомного судостроения. Станция оснащена двумя реакторными установками ледокольного типа КЛТ-40С, которые способны вырабатывать до 70 МВт электроэнергии и 50 Гкал ч тепловой энергии, что достаточно для обеспечения энергопотребления города с населением около 100 тыс. человек.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/1026993>

ТАСС; 2019.09.09; В ПРИМОРЬЕ НАЧАЛИСЬ ВСЕРОССИЙСКИЕ СТУДЕНЧЕСКИЕ СОРЕВНОВАНИЯ ПО МОРСКОЙ РОБОТОТЕХНИКЕ

Вторые Всероссийские соревнования по морской робототехнике среди студенческих команд «Аквароботех-2019» открылись во Владивостоке во вторник, сообщили ТАСС в Морском государственном университете (МГУ) им. Невельского, на площадке которого проходят соревнования. В течение недели команды будут выполнять задания для управляемых и автономных подводных аппаратов.

«В соревнованиях участвуют команды из нескольких российских городов, в том числе команды МГУ им. Невельского и Дальневосточного федерального университета. Соревнования будут идти в течение недели. Подведение итогов состоится 13 сентября», - сообщил собеседник.

Кроме представителей вузов из Владивостока в соревнованиях участвуют команды из Санкт-Петербурга, Севастополя, Северодвинска и Иркутска и других регионов. Каждая из команд должна защитить презентацию своего робота перед экспертной комиссией, в

которую вошли представители Министерства науки и высшего образования, Минобороны и Объединенной судостроительной корпорации.

На первом этапе соревнований подводным беспилотникам предстоит обследовать дно, искать и поднимать затонувшие объекты. Кроме того, они должны будут найти подводный гараж и занять там положение, позволяющее заряжаться, передавать информацию и получать новые задания без всплытия.

Организатором соревнований является Фонд перспективных исследований при поддержке коллегии Военно-промышленной комиссии, Минпромторга, Минобороны, МЧС, **Минтранса**, Минобрнауки, Росгвардии, Объединенной судостроительной корпорации и других организаций.

Первые всероссийские соревнования по морской робототехнике, организованные ФПИ, прошли в августе - сентябре 2018 года во Владивостоке. В первенстве приняли участие 12 команд силовых ведомств, семь команд производителей и разработчиков морских роботизированных комплексов, девять команд российских вузов. Первое место в обеих номинациях телеуправляемых и автономных подводных роботов завоевали представители Дальневосточного федерального университета.

<https://tass.ru/obschestvo/6867704>

ТАСС; 2019.09.09; В ПЕТЕРБУРГЕ ОТКРЫЛСЯ ЦЕНТР ХИМИИ МАТЕРИАЛОВ ДЛЯ СУДОСТРОЕНИЯ

На базе Института высокомолекулярных соединений Российской академии наук (ИВС РАН) в Санкт-Петербурге открылся Центр химии материалов для судостроения. Об этом журналистам сообщил директор института Сергей Люлин.

«Центр будет разрабатывать и испытывать уникальные образцы изделий из полимерных композитных материалов для их внедрения на предприятиях Объединенной судостроительной корпорации (ОСК). Компания является ключевым индустриальным партнером ИВС РАН. Средне-Невский судостроительный завод (входит в ОСК) представил нам техническое задание на разработку крепежа из полимерных композитных материалов. Задание мы выполнили, после чего в августе выиграли соответствующий конкурс, организованный Минпромторгом. Сегодня подписали банковскую гарантию, первый крупный коммерческий заказ будет подписан уже на этой неделе, его стоимость составит 90 млн рублей», - рассказал Люлин.

При этом он подчеркнул, что разработка доступных отечественных полимерных композитных материалов крайне необходима судостроительной отрасли РФ. «В отечественном судостроении полимерные материалы занимают долю всего в 0,6%, хотя у ведущих стран с развитой судопромышленной инфраструктурой показатель достигает более 20%», - указал директор института.

Кроме того, он отметил, что «в перспективе ОСК намерена расширить в производстве применение негорючих материалов, а также полимерных и гибридных покрытий судов, защищающих от разного вида излучений». «С расширением спектра требующихся изделий ИВС РАН планирует создать инжиниринговый центр по разработке технологий композитных материалов для разных задач», - резюмировал Люлин.

ОСК и ИВС РАН подписали в 2016 году меморандум о сотрудничестве в области разработки и использования новых полимерных композитных и гибридных материалов.

<https://tass.ru/nauka/6865849>

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ МИХАИЛ КАЛМАЦКИЙ ИРИНА ЦЫРУЛЕВА; 2019.09.10; ЛЕТАЛИ, ЗНАЕМ: РОСТ ЦЕН НА БИЛЕТЫ ПОВТОРИЛ АНТИРЕКОРД 2008 ГОДА; С НАЧАЛА 2019-ГО СТОИМОСТЬ ПЕРЕЛЕТА УВЕЛИЧИЛАСЬ НА ЧЕТВЕРТЬ

Средняя стоимость перелета в экономклассе с января по август 2019 года выросла на 24,1%, сообщили «Известиям» в Росстате. Как следует из данных ведомства, подорожание авиабилетов оказалось самым высоким с кризисного 2008 года. **Минтранс** заявляет, что увеличение стоимости билетов не должно превышать инфляцию, и собирается принять меры для сдерживания роста цен. Но по мнению экспертов, это возможно лишь при финансовой поддержке государства. При этом решение на долгосрочную перспективу требует выравнивания конкурентной среды: более активного субсидирования региональных и местных перевозок и ухода от «плоских» тарифов на магистральных линиях.

Повторение кризиса

По информации Росстата, за последние восемь месяцев средняя цена авиабилета экономкласса поднялась на 24,1%. Из данных ведомства следует, что это самый интенсивный рост стоимости перелетов с кризисного 2008 года. Тогда рост тоже составил 24,1%. В предыдущие годы подорожание с января по август было в пределах от 2 до 19%. При этом средняя стоимость билета экономкласса в расчете на 1000 км пути в годовом выражении (август текущего года к августу 2018-го) выросла на 18,3%.

В Росстате пояснили, что в августе стоимость билетов всегда находится на пике. После они дешевеют вплоть до декабря. По данным крупных агрегаторов — Aviasales, «Туту.ру», OneTwoTrip, Viletix — снижение цен уже началось. Авиапутешествие внутри России в октябре обойдется на 15–34% дешевле, чем в августе в зависимости от сервиса бронирования, полет за рубеж — на 3–15%.

Несмотря на то что в сентябре–декабре билеты станут дешевле, по итогам года рост составит примерно 9–10%, ранее прогнозировал «Известиям» заместитель исполнительного директора Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) Борис Шокуров. Операционные убытки авиаперевозчиков, по данным ассоциации, за I квартал 2019-го составили 45 млрд рублей, а за тот же период 2018 года — 34 млрд рублей.

Увеличение стоимости авиабилетов в этом году — следствие роста издержек авиакомпаний на протяжении нескольких лет, в том числе резкого скачка цен на топливо в 2018-м, пояснил «Известиям» главный эксперт Института экономики транспорта ВШЭ Федор Борисов.

Одной из причин резкого роста цен на керосин в прошлом году стал высокий спрос на него со стороны так называемых бодяжников — компаний, смешивающих его с дизтопливом для получения зимнего дизеля, пояснил «Известиям» вице-президент по развитию бизнеса в России, странах СНГ и Балтии аналитического агентства Argus Виктор Парно.

— В нынешнем году рост цен на авиакеросин был ограничен в том числе повышенным вниманием к рынку продукта со стороны регулирующих органов, — отметил эксперт. — Кроме того, в первом полугодии действовало соглашение между нефтяниками и правительством о заморозке розничных и мелкооптовых цен на дизтопливо, что сократило маржу «бодяжников». В настоящее время этот сдерживающий фактор отсутствует, поскольку с июля соглашение не действует.

ФАС отслеживает ситуацию с ценами на авиатопливо по жалобам авиакомпаний, заявили «Известиям» в пресс-службе ведомства. Там признали, что по стоимости авиакеросина есть серьезные вопросы, меры будут приняты.

В авиакомпаниях неохотно комментируют эту тему. Ранее официальный представитель Smartavia (бывшее «Нордавиа») говорил «Известиям», что у компании практически нет финансовых резервов для сдерживания цен на билеты.

— Мы не сторонники увеличения провозной платы, но авиакомпания работает в рыночных условиях, что иногда требует принятия непростых решений, — отмечал он.

В «Уральских авиалиниях» тему повышения провозной платы не комментировали, но подчеркивали неэффективность нового механизма поддержки (демпфера) перевозчиков, запущенного с 1 августа. Другие крупные перевозчики не ответили на вопросы «Известий».

Остановка по требованию

За первое полугодие стоимость авиабилетов в России прибавила 7% по сравнению с аналогичным периодом 2018-го, заявила на Восточном экономическом форуме начальник департамента госполитики в области гражданской авиации **Минтранса** Светлана Петрова. На такой рост, значительно опережающий инфляцию (4,3% за январь–август), в ходе мероприятия обратил внимание и президент России **Владимир Путин**.

Министр транспорта Евгений Дитрих заявил в интервью «Известиям», что подорожание авиабилетов не должно превышать уровень инфляции. Поэтому до конца сентября **Минтранс**, по его словам, приступит к обсуждению со всеми сторонами нового комплекса мер, направленного на сдерживание цен. На уточняющие вопросы «Известий» в пресс-службе **Минтранса** не ответили.

Федор Борисов подчеркнул, что отрасль авиаперевозок в России находится в системном кризисе.

— Когда разрыв между операционными доходами и расходами авиакомпаний достигает 20%, быстрого решения проблемы быть не может, — сказал он.

У регулятора, по мнению эксперта, есть три краткосрочных варианта действий: согласиться с ростом цен, сократить каким-то образом издержки или компенсировать возникающую разницу за счет субсидий и иных мер господдержки.

При этом в долгосрочной перспективе необходимо выравнивать конкурентную среду: увеличивать субсидирование региональных и местных перевозок и уходить от «плоских» тарифов на магистральных линиях, добавил Федор Борисов.

Перевозчики несут постоянные убытки, и такое положение дел не позволяет авиакомпаниям работать экономически эффективно, а исправить ситуацию поможет только увеличение стоимости билетов на 40–60%, сказал «Известиям» первый вице-президент «Опоры России» Павел Сигал.

Маловероятно, что цены на авиабилеты в этом году получится удержать в пределах инфляции, считает директор офиса продаж «БКС Брокер» Вячеслав Абрамов. По его словам, возможными мерами поддержки авиакомпаний могут стать финансовая помощь государства в погашении задолженности по лизингу, а также расширение субсидируемых воздушных направлений, как это уже делалось в направлении Дальнего Востока.

В Минфине «Известиям» сообщили, что **Минтранс** пока не обращался к ним с предложением о дополнительных субсидиях для авиаперевозчиков.

<https://iz.ru/919657/aleksandr-volobuev-mikhail-kalmatchkii-irina-tcyruleva/letali-znaem-rost-tcen-na-bilety-povtoril-antirekord-2008-goda>

РИА НОВОСТИ; 2019.09.09; ПРАГА ВЕРИТ В ДОСТИЖЕНИЕ СОГЛАШЕНИЯ С МОСКВОЙ В СФЕРЕ АВИАТРАНСПОРТА

Чешская сторона верит, что в ходе переговоров с представителями РФ удастся найти необходимое решение в сфере авиатранспорта, способствующее дальнейшему развитию успешного сотрудничества обеих стран, заявила РИА Новости пресс-секретарь **минтранса** республики Ленка Резкова, комментируя предстоящие 13 сентября переговоры с **минтрансом РФ**.

«Аэрофлот» 2 июля текущего года отменил ряд рейсов в Прагу из Москвы из-за решения Чехии аннулировать разрешения на полеты. О приостановке полетов в Чехию сообщила и «Победа». Ограничение полетов российских авиакомпаний в Чехию было связано с тем, что авиавластям не удалось достигнуть договоренности по выполнению рейсов Czech Airlines между Прагой и Сеулом по транссибирским трассам.

Позднее **Минтранс** Чехии сообщил, что власти республики разрешили авиакомпаниям РФ возобновить полеты до 7 июля после аналогичного решения российской стороны. Также **министерства транспорта** обеих стран договорились о проведении после окончания периода летних отпусков переговоров об урегулировании ситуации в сфере авиасообщения.

По словам Резковой, переговоры об авиасообщении между Чехией и Россией запланированы на 13 сентября этого года в Праге. Их проведут руководители отделов гражданской авиации **министерств транспорта** обеих стран.

«На переговорах будут затронуты некоторые аспекты, касающиеся перевозок на чешско-российском направлении на последующий период. Наша цель - достижение договоренности о двусторонних авиаперевозках в таком масштабе, который будет отвечать потенциалу авиарынка и обеспечит взвешенные отношения, выгодные для обеих сторон. Чешская сторона верит, что удастся найти необходимое решение, и тесное сотрудничество с российской стороной в сфере авиатранспорта будет и далее продолжаться и развиваться», - сказала Резкова.

<https://ria.ru/20190909/1558484443.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.09.09; МИНТРАНС РАЗРАБОТАЛ ПРАВИЛА СУБСИДИРОВАНИЯ МЕСТНЫХ АВИАРЕЙСОВ ИЗ БЮДЖЕТА

Минтранс РФ разработал правила субсидирования местных авиарейсов из бюджета, сообщается на федеральном портале проектов нормативных правовых актов.

Директор департамента государственной политики в области гражданской авиации Минтранса Светлана Петрова в интервью РИА Новости ранее сообщала, что министерство разрабатывает правила субсидирования местных авиаперевозок из бюджета, но предлагает регионам и самим подумать об их софинансировании.

«Настоящие правила устанавливают цели, условия и порядок предоставления и распределения межбюджетных трансфертов из федерального бюджета бюджетам субъектов РФ на финансовое обеспечение доступности местных воздушных перевозок населению и расширения маршрутной сети местных воздушных перевозок в рамках реализации федерального проекта «Реконструкция инфраструктуры региональных аэропортов и расширение сети авиационных маршрутов», - говорится в проекте постановления правительства.

Условия предоставления таких субсидий, в соответствии с документом, - наличие правового акта субъекта федерации об утверждении перечня мероприятий, на которые будут направлены средства, а также наличие в региональном бюджете средств на исполнение расходного обязательства, софинансирование которого осуществляется за счет межбюджетных трансфертов, в объеме, необходимом для его исполнения и включающем в себя размер планируемых к предоставлению из федерального бюджета иных межбюджетных трансфертов.

Предельный уровень софинансирования расходных обязательств субъекта РФ устанавливается в размере 100%. Также, согласно документу, подготовка предложений о распределении межбюджетных трансфертов в 2021 и 2022 годах будет осуществляться Росавиацией с учетом ежегодного анализа представленных субъектами федерации результатов реализации мероприятий.

В случае же если субъектом РФ по состоянию на 31 декабря не достигнуты установленные соглашением результаты реализации федерального проекта, до 1 мая года, следующего за годом предоставления межбюджетных трансфертов, средства подлежат возврату в федеральный бюджет.

<https://ria.ru/20190909/1558492839.html>

ТАСС; 2019.09.09; МИНТРАНС ОБСУЖДАЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ ПОКУПКИ ГРАЖДАНАМИ ЛЬГОТНЫХ АВИАБИЛЕТОВ ОНЛАЙН

Министерство транспорта России прорабатывает вопрос о том, чтобы граждане, имеющие право на покупку льготных авиабилетов, могли проходить авторизацию через портал «Госуслуги» и приобретать их онлайн, а не только в кассах. Об этом сообщил **замглавы Минтранса Александр Юрчик** в ответ на запрос первого зампреда комитета Госдумы по информационной политике, информационным технологиям и связи Сергея Боярского («Единая Россия»).

«В настоящее время **Минтрансом** России совместно с Минкомсвязью России прорабатывается вопрос обеспечения возможности авторизации пассажиров при покупке льготных перевозок через иные государственные информационные системы, в том числе через портал «Госуслуги», - говорится в письме **Юрчика** (копия есть в распоряжении ТАСС).

Чиновник напомнил, что по действующим правилам право на перевозку (по определенным маршрутам) по специальному тарифу имеют граждане РФ в возрасте до 23 лет и пенсионного возраста, инвалиды I группы любого возраста, инвалиды с детства II или III группы и сопровождающее их лица, члены многодетных семей, а также дети до 18 лет, следующие во Всероссийский детский центр «Океан» под Владивостоком. «Для исключения нецелевого использования средств федерального бюджета при оформлении перевозки в рамках правил требуется документальное подтверждение льготной категории пассажира», - констатировал он.

При этом **Минтрансом** России «прорабатывается вопрос возможности подтверждения права на льготную перевозку при онлайн-бронировании авиабилета с участием Минтруда России, Минкомсвязи России, Пенсионного фонда России, Росавиации и ПАО «Аэрофлот», подтвердил **Юрчик**. «В рамках проведенного совещания все участники поддержали актуальность проблемы и озвучили готовность участия в решении данного вопроса», - сказал он.

Основными проблемами, по словам **замминистра**, на пути реализации льготных перевозок через онлайн-платформы является использование российскими перевозчиками пяти разных систем бронирования и отсутствие единого общедоступного источника информации, необходимой для подтверждения права на перевозку по специальному тарифу для всех категорий льготных пассажиров, в том числе многодетных семей. Так, предлагаемая для использования Единая государственная информационная система социального обеспечения (ЕГИССО) не содержит в себе необходимых сведений, уточнил он, сославшись на информацию Пенсионного фонда России.

Сложности с покупкой льготных билетов

В своем запросе в **Минтранс** Боярский сообщил, что в адрес Центра поддержки гражданских инициатив (проект сторонников партии «Единая Россия»), координатором которого он является, поступило обращение Общероссийского объединения пассажиров с просьбой обратить внимание на ситуацию, сложившуюся вокруг субсидирования покупки авиабилетов. В настоящий момент продажа авиабилетов гражданам, имеющим право на приобретение их по специальному тарифу, происходит в порядке живой очереди через кассы, отметил депутат.

По его словам, в регионах Дальневосточного федерального округа этот процесс может затягиваться до 30 часов, более того, жители многих регионов не имеют возможности

воспользоваться своим правом в связи с отсутствием касс авиакомпаний, реализующих субсидируемые авиабилеты. В качестве примера Боярский отметил, что в Великом Новгороде (административном центре Новгородской области) «отсутствует касса в том числе авиакомпании «Аэрофлот», в связи с чем гражданам приходится уезжать в Санкт-Петербург или Москву для покупки билета, а затраты на этот процесс приводят к тому, что, учитывая издержки гражданина, сам смысл субсидируемости теряется».

<https://tass.ru/ekonomika/6863074>

РИА НОВОСТИ; 2019.09.09; ГОСДУМА ОБСУДИТ ПОПРАВКИ К ПРОЕКТУ О ВОЗВРАТЕ КУРИЛОК В АЭРОПОРТЫ

Госдума планирует на этой неделе обсудить поправки ко второму чтению в законопроект о возвращении курилок в аэропорты, сказал первый замглавы фракции «Единая Россия» Андрей Исаев.

Госдума в июле приняла в первом чтении законопроект о возвращении курилок в здания аэропортов.

«У нас подготовлены соответствующие поправки, и я думаю, что уже на этой неделе они будут внесены и обсуждены», - сказал Исаев, отвечая на вопрос о ходе подготовки проекта ко второму чтению.

Парламентарий не уточнил сути поправок, сказав только, что они «будут интересными».

Курение в ряде общественных мест было запрещено в России в 2013 году «антитабачным» законом. Сначала курение запретили на стадионах, в школах, вузах, больницах, магазинах, на детских площадках, а также в самолетах, запретили рекламу и стимулирование продаж табака. Летом 2014 года запретили курить в гостиницах, кафе и ресторанах, в поездах, на вокзалах и в аэропортах.

<https://ria.ru/20190909/1558490997.html>

ТАСС; 2019.09.09; КОМИТЕТ ГОСДУМЫ ОДОБРИЛ КО II ЧТЕНИЮ ОТМЕНУ НДС ПРИ ВВОЗЕ В РФ ГРАЖДАНСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

Комитет Госдумы по бюджету и налогам рекомендовал нижней палате парламента принять во втором чтении законопроект, предусматривающий освобождение от НДС ввоза на территорию России воздушных судов, подлежащих регистрации в Российском открытом реестре судов. Документ был инициирован правительством РФ. Планируется, что Госдума рассмотрит законопроект на заседании 11 сентября.

К доходам, не учитываемым при определении налоговой базы по налогу на прибыль организаций, предлагается отнести доходы судовладельцев, полученные от эксплуатации или реализации судов, зарегистрированных в Российском открытом реестре судов, по аналогии с доходами судовладельцев, суда которых зарегистрированы в Российском международном реестре судов.

В целях налогового стимулирования развития гражданской авиации законопроектом предлагается освободить от обложения НДС ввоз на территорию России и другие территории, находящиеся под ее юрисдикцией, гражданских воздушных судов, подлежащих государственной регистрации в Государственном реестре гражданских воздушных судов. Предусматривается также освобождение от обложения НДС ввоза авиационных двигателей, запасных частей и комплектующих изделий, используемых для строительства, ремонта или модернизации на территории России гражданских воздушных судов.

<https://tass.ru/ekonomika/6864437>

РИА НОВОСТИ; 2019.09.09; ЮРИЙ ШМОТИН: РАБОТАЕМ НАД УЛУЧШЕНИЕМ ДВИГАТЕЛЯ ДЛЯ МС-21

Объединенная двигателестроительная корпорация (ОДК, входит в Ростех) за последние годы вывела на рынок несколько новых продуктов, в числе которых перспективный двигатель ПД-14, силовые установки для кораблей ВМФ России взамен украинских, а также современные вертолетные двигатели. Кроме того, в компании задумались над созданием отечественного двигателя для SSJ. Заместитель генерального директора — генеральный конструктор корпорации Юрий Шмотин в интервью обозревателю РИА Новости Алексею Паньшину на авиасалоне МАКС-2019 рассказал о работах по улучшению ПД-14, создании нового семейства двигателей для летательных аппаратов, а также перспективном вертолетном двигателе и силовой установке для Су-57.

— Юрий Николаевич, какие основные проекты вы бы выделили?

— Для авиационного кластера Ростеха ключевые проекты в двигателестроении – это, конечно, ПД-14 и ПД-35. Однако есть и другие не менее важные проекты. Это, во-первых, ТВ7-117СТ-01 для самолета Ил-114-300, это унифицированный с ним двигатель ТВ7-117СТ для Ил-112В. Кроме того, по линии разработчика этих двигателей – «ОДК-Климов» — мы инициировали еще два проекта. Первый – это двигатель ВК-650В для Ка-226. На базе решений, которые будут заложены в этот двигатель, может быть создано семейство силовых установок от 500 до 700 лошадиных сил. Второй проект – ВК-1600В. Это базовый двигатель, который будет установлен на вертолет Ка-62. Эти двигатели сегодня очень востребованы в России.

Мы ведем работы не только по семейству двигателей для вертолетов, военно-транспортной и гражданской авиации. Вы, конечно, знаете все те работы, которые сегодня ведутся по двигателям для боевой авиации семейства АЛ-41, а также по перспективному двигателю. Эти темы являются ключевыми и реализуются в соответствии с установленными сроками.

Кроме того, ОДК выполнила работы по заказу Минобороны по разработке базовых газотурбинных двигателей для Военно-морского флота России от 8 тысяч лошадиных сил до 25 тысяч лошадиных сил. Это двигатели семейства М70 как для кораблей класса «Зубр» и «Мурена» на воздушных подушках, так и очень ожидаемый двигатель М90ФР для кораблей проектов 22350 и 20386. Эти двигатели позволяют сформировать практически всю номенклатуру силовых агрегатов для кораблей ВМФ России и закрыть потребности Минобороны. В этом году ведется работа по созданию ремонтного производства морских двигателей. Послепродажное обслуживание и ремонт двигателей – это очень важное направление, в котором мы видим перспективу развития.

— Вы упомянули двигатель ВК-650В. На какой стадии разработка?

— Работы инициированы, они находятся под контролем Ростеха и финансируются. В этом году будет утвержден эскизно-технический проект, и мы приступим к заказу материальной части. В ближайшее время будет собран первый двигатель. Все план-графики определены, сроки установлены.

— Не так давно глава Ростеха Сергей Чемезов сказал, что «Ансат» получит отечественный двигатель через четыре года. Это не тот, о котором вы говорите?

— В том случае, если для вертолета будет достаточно двигателя мощностью 600 или 700 лошадиных сил, то, конечно, мы будем предлагать наш двигатель ВК-650В.

— Что сейчас с проектом перспективного вертолетного двигателя (ПДВ)?

— Мы программу ПДВ, которая реализовывалась как комплекс мер в обеспечение создания на базе двигателя ВК-2500 новой силовой установки для скоростного вертолета, больше года назад переконфигурировали. Сегодня она называется ПДВ-4000. Мы позиционируем эту силовую установку как двигатель нового поколения в классе мощности 4000-5000 лошадиных сил. Вопросы со сроками пока на согласовании с «Вертолетами России». Для себя мы четко сконфигурировали, что это должен быть

двигатель нового поколения, которые можно будет устанавливать как на вертолеты, так и на самолеты. Очень сложно занять продуктовую нишу своим изделием, но еще сложнее сохранить в этой нише свое присутствие. ПДВ-4000 должен быть минимум на 10 процентов лучше предшественника в данном классе. В остальных направлениях та же философия. Например, уже сейчас, сделав двигатель ПД-14, мы закладываем основу для создания в данном классе мощности двигателя, который будет превосходить его.

— Кстати, о ПД-14. Какой будет линейка перспективных двигателей этого семейства? Будет ли менее мощный двигатель ПД устанавливаться на SSJ вместо SaM-146?

— Данный силовой агрегат (ПД-14 – ред.) разрабатывался в рамках программы по созданию двигателей тягой от 9 до 18 тонн. Газогенератор для всех этих двигателей может быть унифицирован. Если мы говорим о двигателях меньшей размерности, таких как SaM-146, то расход воздуха через внутренний контур в таких двигателях должен быть меньше, чем у газогенератора ПД-14. Для того, чтобы создать двигатель, который по топливной эффективности будет конкурировать с SaM-146 и при этом иметь близкий к нему диаметр, нужен газогенератор меньше, чем у ПД-14. Мы понимаем, что для семейства самолетов Sukhoi Superjet, нужен двигатель, который будет превосходить SaM-146 по характеристикам. Работы по формированию задела для создания двигателей нового поколения мы ведем. В случае получения заказа от ГСС мы готовы будем представить такой двигатель в обозримые сроки.

— То есть пока заказа нет, и вы ведете эти работы в инициативном порядке?

— Подписанного контракта нет. Если потребуется, двигатель будет создан. Но еще раз повторю, мы ведем работы по формированию задела для создания двигателя семейства ПД такой размерности.

— Вы сказали ранее, что закладываете основу для улучшения ПД-14. Что это значит?

— Есть планы по увеличению мощности двигателя ПД-14 за счет увеличения степени двухконтурности вентилятора и разработки на его базе двигателя ПД-16 с более высокими характеристиками. Эта модификация будет востребована для МС-21-400. Мы для себя ставим задачу не разработать большое количество разных двигателей, а сделать один базовый унифицированный газогенератор и двигатель на его основе, который в перспективе станет массовым и не потребует для близких классов воздушных судов создания модификаций за исключением адаптации и модернизации программного обеспечения.

— Не так давно Александр Иноземцев заявил, что стоимость программы ПД-35 составляет около 3 миллиардов долларов. Сколько стоило создать ПД-14?

— Я бы не хотел отвечать даже в общих чертах, так как эти цифры можно трактовать по-разному. Включать ли в сумму техперевооружение, создание новых технологий и так далее? Большой объем работ по двигателю проделали и другие холдинги Ростеха, их вклад тоже следует учитывать. Мы с вами знаем, что стоимость зависит от наличия НТЗ, готовности производственной базы, от его тяги, от его габаритов. Это не секрет, но пока мы цифру давать не будем. Могу сказать лишь, что стоимость проекта ПД-14 существенно ниже тех двигателей, которые создавались в этом классе мощности за рубежом.

— Сколько двигателей уже поставлено «Иркуту»?

— Три двигателя мы уже поставили. Дальнейшие поставки будут идти по определенному контрактом графику.

— Теперь о ПД-35. Много говорится о том, что его будут предлагать для CR929, что его можно будет поставить на двухдвигательную версию Ил-96, но это все планы. Для какого конкретно воздушного судна он создается?

— Программа ПД-35 подразумевает создание двигателя большой тяги со сроками завершения опытно-конструкторских работ в 2027 году. Двигатель создается, чтобы предложить его для широкофюзеляжного дальнемагистрального самолета CR929. Мы находимся на этапе переговоров с китайской стороной о конфигурировании этой

программы. Много будет зависеть от работ по самолету. Конечно, мы с этим продуктом делаем заявку на то, что мы входим в новый сегмент для себя. В 2020-2021 году, я надеюсь, мы согласуем технические требования на применение двигателя на базе газогенератора, который создается в рамках программы ПД-35 для российской платформы. Да, Ил-96 как платформа может быть оснащен таким двигателем, и двухдвигательное исполнение этого самолета может поднять его топливную эффективность очень существенно.

— Расскажите о двигателе для сверхзвукового самолета? Ведется такая работа?

— Конечно, ОДК рассматривала возможность создания такого двигателя. По данному классу двигателей мы формируем решения, которые сможем предложить заказчику. Мы понимаем, что на рубеже 2023-2024 годов мы должны будем предложить новый базовый газогенератор, который по своим характеристикам может быть сертифицирован по современным нормам. Сегодня мы находимся на этапе поисковых научно-исследовательских работ. Важным здесь являются сроки и задачи, которые будет ставить заказчик. На сегодняшний день двигатель для сверхзвукового самолета как отдельный проект не выведен. Мы знаем критические технологии, которые должны быть отработаны для создания такого двигателя. Пока это все, что я могу сказать.

— Когда Су-57 получит перспективный двигатель?

— Полеты на летающей лаборатории Т-50 были выполнены в соответствии с графиком, и мы обеспечиваем сегодня испытания по согласованию с компанией «Сухой».

— На какой стадии работы по малоэмиссионной камере сгорания?

— ОДК в 2019 году организовала выполнение работ по этому направлению. Два двигателя – ПС-90ГП-2 и ПС-90ГП-25 – планируется оснастить малоэмиссионными камерами сгорания, мы планируем провести в 2020 году межведомственные испытания этих двигателей, и будем готовы предлагать заказчику силовые агрегаты, которые не будут уступать иностранным аналогам по выбросу вредных веществ. Это повышает их конкурентоспособность на внешнем рынке, куда мы будем с ними выходить.

— Когда планируется начать серийное производство ГТД-110М?

— Сейчас ведется опытно-промышленная эксплуатация. Она завершится в этом году.

<https://ria.ru/20190909/1558385659.html>

ТАСС; 2019.09.09; ГЛАВА РОСИМУЩЕСТВА: СДЕЛКА ПО ПРИВАТИЗАЦИИ «ПОБЕДЫ» МОЖЕТ БЫТЬ ПРОВЕДЕНА В ВИДЕ IPO

Сделка по выходу авиакомпании «Победа» из группы «Аэрофлот» может состояться в виде IPO (первичное публичное размещение акций), сообщил в интервью ТАСС руководитель Федерального агентства по управлению государственным имуществом (Росимущество) Вадим Яковенко.

«Сделка, скорее всего, будет не прямая, а будет осуществляться через IPO», - уточнил он.

Также Яковенко отметил, что пока конкретных обращений относительно этой сделки в Росимущество не поступало. «С учетом появившейся информации о возможности выхода авиакомпании «Победа» из «Аэрофлота» мы вступили с компанией, Минтранс и Росавиацией в диалог по данному вопросу. Хотели бы узнать планы «Аэрофлота» на этот счет и позицию отраслевого министерства», - добавил он.

По словам главы Росимущества, важно учитывать, как подобная сделка отразится на возможности «Аэрофлота» в полной мере реализовать долгосрочную программу развития, а также на развитии важного кластера низкобюджетных перевозчиков.

Как сообщал в августе РБК, глава Федеральной антимонопольной службы (ФАС) России Игорь Артемьев предложил правительству приватизировать авиакомпанию «Победа», входящую в группу «Аэрофлот», для развития внутрироссийских перевозок и поддержки конкуренции между перевозчиками на рынке. Соответствующее письмо он направил вице-премьеру Максиму Акимову и министру транспорта Евгению Дитриху. Позже

замруководителя ФАС Александр Редько говорил, что «Победа» должна развивать сеть полетов по России или выйти из группы «Аэрофлот». **Министр транспорта РФ Евгений Дитрих** сообщил, что вопрос о выделении лоукостера «Победа» из группы «Аэрофлот» пока не рассматривается.

<https://tass.ru/ekonomika/6863176>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.09; S7 ПЛАНИРУЕТ ОТКРЫТЬ ПРЯМЫЕ РЕЙСЫ ИЗ МОСКВЫ В МИЛАН 25 ДЕКАБРЯ

Авиакомпания «Сибирь» (летает под брендом S7 Airlines) планирует открыть прямые регулярные рейсы из Москвы в Милан с 25 декабря 2019 года, сообщила пресс-служба авиакомпании.

Полеты будут выполняться до семи раз в неделю. Вылет из аэропорта Домодедово в 11:35, прилет в Милан в 13:15 по местному времени. Обратный рейс в 14:15, прибытие в Москву в 19:50.

Рейсы будут осуществляться на самолетах Airbus A320.

Полеты начнутся одновременно со стартом горнолыжного сезона, отмечается в сообщении.

Участники программы лояльности S7 Priority смогут получить за перелет из Москвы в Милан от 710 миль, отмечает авиакомпания.

S7 Airlines выполняет прямые регулярные рейсы в большинство регионов Италии: в Рим, Неаполь, Турин, Катанию, Бари, Геную, Пизу и Кальяри из Москвы, а также в Верону и Ольбию из Москвы и Санкт-Петербурга.

S7 Airlines - крупнейшая частная и вторая по объему перевозок (после «Аэрофлота» (МОЕХ: AFLT)) авиационная группа в России, принадлежит семье Владислава Филева. «Сибирь» эксплуатирует 61 среднемагистральный Airbus 319/320/321 и 17 региональных Embraer E-170.

ИНТЕРФАКС; 2019.09.09; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» В НОЯБРЕ ОТКРОЮТ ПРЯМОЙ РЕЙС ЕКАТЕРИНБУРГ-ВЛАДИВОСТОК

Авиакомпания «Уральские авиалинии» (МОЕХ: URAL) с 18 ноября открывает прямое авиасообщение между Екатеринбург и Владивостоком, говорится в сообщении компания в ее Instagram.

Полеты будут выполняться раз в неделю по понедельникам на Airbus A320neo. Время в пути составит чуть больше семи часов.

Пресс-служба авиакомпании уточняет, что новый прямой рейс Екатеринбург-Владивосток дополнит уже имеющиеся на маршруте три рейса в неделю, которые выполняются с промежуточной посадкой в Иркутске.

Согласно пресс-релизу екатеринбургского аэропорта «Кольцово», прямой беспосадочный рейс во Владивосток из Екатеринбурга открывается впервые.

Как сообщалось, «Уральские авиалинии» в начале августа приобрели в операционный лизинг A320neo. Гендиректор и крупнейший акционер авиакомпании Сергей Скуратов заявлял, что данный самолет может находиться в воздухе порядка семи часов с полной загрузкой, и это расширяет для «Уральских авиалиний» рынок.

Скуратов анонсировал, что планируется запустить беспересадочные рейсы Екатеринбург-Владивосток и Екатеринбург-Хабаровск, а также из Владивостока и Хабаровска открыть рейсы в Токио.

«Уральские авиалинии» эксплуатируют 45 самолетов производства Airbus (двадцать четыре A320, один A320neo, пятнадцать A321 и пять A319).

«Уральские авиалинии» входят в топ-5 российских авиакомпаний по объему перевозок, базируются в екатеринбургском «Кольцово», московском «Домодедово» и петербургском «Пулковом».

На ту же тему:

<https://tass.ru/ural-news/6863220>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.09; «ЮТЭЙР» В 2020Г ПЛАНИРУЕТ ЗАПУСК РЕЙСОВ ИЗ УФЫ В КРАСНОДАР, СОЧИ, МИНВОДЫ, РОСТОВ-НА-ДОНУ И ВОЛГОГРАД

Авиакомпания «ЮТэйр» (МОЕХ: UTAR) в 2020 году планирует запустить на круглогодичной основе рейсы из Уфы в Краснодар, Сочи, Минеральные Воды, Ростов-на-Дону и Волгоград, сообщила пресс-служба авиакомпании.

Также перевозчик хочет увеличить количество ежедневных прямых рейсов из Уфы в регионы с 6 до 10.

«Уфа - важный транспортный узел для транзитных пассажиров из Сибири. Открытие прямых рейсов на юг и в Поволжье увеличит поток пассажиров и туристов через столицу республики. Уверен, что новые маршруты помогут жителям России быстро и экономично путешествовать по любимым направлениям», - говорится в сообщении со ссылкой на президента авиакомпании «ЮТэйр - Пассажирские авиалинии» Павла Пермякова.

«ЮТэйр» летает по 150 направлениям. У авиакомпании есть трансферные хабы в Уфе, Екатеринбурге, Краснодаре, Красноярске, Минеральных Водах, Ростове-на-Дону, Самаре, Сочи, Сургуте, Тюмени и Ханты-Мансийске.

«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; 2019.09.05; СИБУР ПЛАНИРУЕТ ВВЕСТИ АЭРОПОРТОВЫЙ КОМПЛЕКС В ТОБОЛЬСКЕ ДО 2021 Г

«СИБУР» планирует ввести взлетно-посадочную полосу (ВПП) в рамках строительства аэропорта в Тобольске (Тюменская область) до конца 2019 года, аэропортовый комплекс - до конца 2020 года, сообщил член правления - управляющий директор «СИБУРа» Алексей Козлов журналистам в понедельник.

«Завершим до конца года. Далее отдельно следующей стадией мы построим аэропортовый комплекс, уже для того, чтобы можно было принимать пассажиров. В начале года (аэропорт - ИФ) будет действовать как ВПП, его можно будет уже использовать по спецрежиму. До конца 2020 года мы построим уже все терминалы», - сказал он.

Козлов добавил, что аэропорт Тобольска сконструирован таким образом, чтобы можно было принимать стандартные самолеты гражданской авиации - Airbus A321, Boeing-737, Ту-204 и другие.

«Формально, поскольку мы реализовываем проект, он в нашей собственности. Но мы абсолютно не держимся за это, это специфика реализации инвестиционного проекта. Мы выберем и пригласим оператора, это будет один из операторов, который управляет портами, это не будет в нашем управлении», - сказал он.

По словам Козлова, на текущий момент прорабатывается вопрос, какие авиакомпании будут направлять рейсы в этот аэропорт. «Ведут наши коллеги переговоры, там, скорее, вопрос оператора. Я думаю, что мы, скорее всего, выберем тех, кто имеет синергию с соседними портами. Это логично», - сказал он

«Здесь может быть несколько подходов: использовать аэропорт для каких-то пересадок, вахтовых рейсов, а второе, что мы считаем своей ответственностью - мы хотим развить туристский потенциал Тобольска. Мы надеемся, что аэропорт вернет привлекательность с логистической точки зрения. Мы ожидаем большое количество туристов. Поможем региону сформировать какие-то пакеты выходного дня», - сказал он.

Как сообщалось, инвестором проекта по строительству аэропорта в Тобольске выступает «СИБУР». Новый аэропорт расположится на территории Ворогушинского и Санниковского сельских поселений в 30 км к югу от Тобольска. За счет средств регионального бюджета будет построена подъездная дорога к аэропорту, отремонтирован участок дороги Тюмень-Вагай. На федеральные средства приобретут радионавигационное оборудование.

В 2013 году президент РФ **Владимир Путин** по итогам совещания по развитию нефтехимической промышленности в Тобольске поручил определить меры по развитию аэропортовой и аэродромной инфраструктуры в городе, в том числе с использованием механизма государственно-частного партнерства.

В настоящее время Тобольск не имеет собственного аэропорта, все авиаперевозки осуществляются через тюменский аэропорт «Рощино».

ИНТЕРФАКС; 2019.09.09; АЭРОПОРТ ВОЛГОГРАДА ОЖИДАЕТ В 2019 Г. РОСТА ПАССАЖИРОПОТОКА НА 6%

ПАО «Международный аэропорт Волгоград» (МАВ, находится под управлением «Новаворта») планирует в 2019 году увеличить пассажиропоток на 6% по сравнению с предыдущим годом - до 1,22 млн человек, сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе аэропорта.

«Прирост пассажирских перевозок на внутренних направлениях ожидается на уровне 7%, на международных - не ожидается», - сказал собеседник агентства.

Он отметил, что рост пассажиропотока прогнозируется в связи с увеличением частоты полетов в Москву, Санкт-Петербург, а также развитием программы региональных рейсов в Ростов-на-Дону, Краснодар, Казань, Самару, выполнением ежедневных рейсов в Сочи и осуществлением в начале лета рейсов в Ереван.

Как сообщалось, пассажиропоток МАВ в 2018 году составил 1 млн 148,801 тыс. человек, что на 13,3% больше, чем годом ранее. В январе-июне 2019 года аэропорт Волгограда обслужил 578,86 тыс. человек (рост на 7% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года).

Международный аэропорт «Волгоград» входит в перечень аэропортов федерального значения. В составе предприятия - аэровокзальный комплекс площадью 9 тыс. кв. м, состоящий из терминалов внутренних и международных воздушных линий, грузовой терминал, гостиница и ряд других объектов.

ТАСС; 2019.09.09; ЭКСПЕРТЫ СОСТАВИЛИ РЕЙТИНГ АВИАКОМПАНИЙ ПО РАЗНООБРАЗИЮ МЕНЮ НА БОРТУ

Компания «Аэрофлот» заняла 20-е место в международном рейтинге и первое в рейтинге среди российских авиакомпаний по разнообразию доступных на борту вариантов питания. Об этом говорится в исследовании сервиса путешествий OneTwoTrip.

Эксперты сервиса изучили меню авиакомпаний, летающих из России, рассмотрев доступные варианты питания в 111 авиакомпаниях, включая 25 российских.

За наличие каждого типа питания, отличного от стандартного, авиакомпания получала один балл. Максимально можно было набрать 27 баллов - такое количество вариантов специальных меню выделяет Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA).

Самое разнообразное меню оказалось у Singapore Airlines, у которой предлагается 26 вариантов специальных блюд, на втором месте оказалась AZAL (Азербайджан) - у авиакомпании 25 вариантов блюд, тройку лидеров замыкает авиакомпания JAL (Япония) с 23 вариантами спецблюд. В пятерку также вошли китайская компания China Southern Airlines и корейская Korean Air (по 22 варианта питания).

Российской авиакомпанией с самым разнообразным питанием стал «Аэрофлот», который набрал 17 баллов. Пассажиры могут выбрать вегетарианское, детское, диетическое,

постное и многие другие типы специальных блюд. «Россия», дочерняя компания «Аэрофлота», получила на два балла меньше и набрала 15 баллов. На третьем месте среди российских компаний оказалась S7, которая предлагает семь вариантов питания, затем идут «Уральские авиалинии» (пять специальных блюд в меню) и Nordstar с Utair (по четыре блюда).

Всего пассажиры, вылетающие из России, могут заказать специальное меню в 71 авиакомпании. К таким типам относятся детские, вегетарианские, диетические или религиозные блюда. В 15 авиакомпаниях из 71 такое меню платное или доступно только в бизнес-классе.

Типы питания на борту

Самый распространенный тип доступного специального меню - вегетарианское, его предлагают 58 авиакомпаний. Многие крупные перевозчики позволяют выбрать тип такого питания: строгое веганское, блюдо с содержанием молока и яиц или блюда в азиатском стиле.

Больше половины авиакомпаний, летающих из России, учитывают состояние здоровья своих пассажиров, предлагая выбор специального диетического или неаллергенного меню. Пассажиры могут заказать блюда, не содержащие лактозу, глютен, жир или соль.

<https://tass.ru/obschestvo/6863785>

[Вернуться в оглавление](#)