



## Ежедневный мониторинг СМИ

15 ОКТЯБРЯ 2019

### СОДЕРЖАНИЕ

РБК; НАТАЛИЯ АНИСИМОВА, МАРИЯ КОКОРЕВА; 2019.10.15; ПУТИН ПОРУЧИЛ КОМПЕНСИРОВАТЬ АВИАКОМПАНИЯМ РАСХОДЫ НА ТОПЛИВО РОСТ ЦЕН НА КЕРОСИН УВЕЛИЧИВАЕТ УБЫТКИ ПЕРЕВОЗЧИКОВ И СПОСОБСТВУЕТ ПОВЫШЕНИЮ СТОИМОСТИ БИЛЕТОВ .....	3
ИНТЕРФАКС; 2019.10.14; ПУТИН ПОРУЧИЛ ДО НОЯБРЯ КОМПЕНСИРОВАТЬ АВИАКОМПАНИЯМ ДОПРАСХОДЫ НА ТОПЛИВО В 2018 Г .....	4
ВЕДОМОСТИ; ЮРИЙ СПЕКТОРОВ; 2019.10.15; ИЗ ЧЕГО СОСТОИТ КЕРОСИНОВАЯ ДИЕТА ДЛЯ САМОЛЕТОВ; АВИАКОМПАНИИ ЗНАЮТ НЕМАЛО СПОСОБОВ СЭКОНОМИТЬ НА ТОПЛИВЕ, ЧТОБЫ НЕ ПОВЫШАТЬ ЦЕНЫ НА БИЛЕТЫ — И НЕ ВСЕ ТРЕБУЮТ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ ВЛОЖЕНИЙ..5	
РИА НОВОСТИ; 2019.10.14; МАНТУРОВ: УСИЛЕНИЕ КОНТРОЛЯ ЗА АВИАКЕРОСИНОМ НЕ ДОЛЖНО ПОВЛИЯТЬ НА ЕГО ЦЕНУ .....	7
ПРАЙМ; 2019.10.14; СП РФ СОЧЛА ПРЕДУСМОТРЕННЫЕ ПРОЕКТОМ БЮДЖЕТА СУБСИДИИ НА АВИАПЕРЕВОЗКИ НЕОБОСНОВАННЫМИ .....	8
ИНТЕРФАКС; 2019.10.15; В СЛУЧАЕ ПРИНЯТИЯ ПОЛИТИЧЕСКОГО РЕШЕНИЯ АВИАСООБЩЕНИЕ МЕЖДУ РОССИЕЙ И УКРАИНОЙ МОЖЕТ БЫТЬ ВОЗОБНОВЛЕНО В ТЕЧЕНИЕ МЕСЯЦА - ИСТОЧНИК.....	8
ТАСС; 2019.10.14; РФПИ, РЖД И SAUDI RAILWAY ДОГОВОРИЛИСЬ РАСШИРИТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ СЕТЬ САУДОВСКОЙ АРАВИИ .....	9
ТАСС; 2019.10.14; Ж/Д АДМИНИСТРАЦИИ «ПРОСТРАНСТВА 1520» ОБСУДЯТ ПЕРЕХОД НА КАССЕТНЫЕ ПОДШИПНИКИ.....	9
РИА НОВОСТИ; 2019.10.14; КОМИТЕТ ГД ОДОБРИЛ ПРОЕКТ ОБ ОСОБЕННОСТЯХ ИСПОЛНЕНИЯ БЮДЖЕТА В 2020 ГОДУ .....	10
РИА НОВОСТИ; 2019.10.14; ПУТИН ПОРУЧИЛ ПОДГОТОВИТЬ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО АВТОДОРОГАМ МЕЖДУ КОЛЫМОЙ И БАМОМ.....	10
РИА НОВОСТИ; 2019.10.14; «РОСАТОМ» НАМЕРЕН ДО 2020 ГОДА УТВЕРДИТЬ ПЛАН РАЗВИТИЯ СЕВМОРПУТИ.....	11
ТАСС; 2019.10.14; РЕГИОНЫ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА МОГУТ ПОЛУЧАТЬ ДО 100% АКЦИЗОВ НА ГСМ УЖЕ СО СЛЕДУЮЩЕГО ГОДА .....	11
ТАСС; 2019.10.14; РАЗБИТУЮ ДОРОГУ МЕЖДУ КЕМЕРОВО И НОВОСИБИРСКОМ, ГДЕ ЗА СУТКИ ПРОЕЗЖАЕТ ОКОЛО ПЯТИ ТЫСЯЧ МАШИН, ОТРЕМОНТИРОВАЛИ ПО НАЦПРОЕКТУ .....	11
ВЕДОМОСТИ; 2019.10.15; ЧИСТОЕ ТОПЛИВО – ЧИСТЫЙ ВОЗДУХ; ТИМУР КОТЛЯР, СТАРШИЙ УПРАВЛЯЮЩИЙ ДИРЕКТОР ПО СОПРОВОЖДЕНИЮ ПРОЕКТОВ И ПРОДВИЖЕНИЮ ПРОДУКЦИИ УК «РОСНАНО» .....	12
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; БАХАРЕВ КОНСТАНТИН, БОНДАРЕВ АЛЕКСЕЙ, ГРАФ НАТАЛЬЯ, ГРИЩЕНКО НИКОЛАЙ, ДМИТРЕНКО ОЛЬГА, КОНДРЕВА ОЛЬГА, ПИНКУС МИХАИЛ, РЕШЕТНИКОВА НАТАЛЬЯ, СЕРГЕЕВ ИЛЬЯ, МАЦИОНГ ЕЛЕНА; 2019.10.15; ЧТО ТАМ, ПОД ЗЕМЛЕЙ; ПОДЗЕМНЫЕ ТАЙНЫ - ПОЧЕМУ В РЕГИОНАХ ПЕРЕСТАЛИ СТРОИТЬ МЕТРО И ТАК ЛИ ОНО ТАМ НУЖНО .....	13
ТАСС; 2019.10.14; РЕМОНТ МОСТА ЧЕРЕЗ ОБЬ НА АЛТАЕ СТОИМОСТЬЮ ПОЧТИ МИЛЛИАРД РУБЛЕЙ ЗАВЕРШАТ В 2021 ГОДУ .....	15

---

КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА МОРДЮШЕНКО, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.10.15; ТРУБА НЕ СХОДИТ С РЕЛЬСОВ; «ТРАНСНЕФТИ» НЕ УДАЛОСЬ ОТВЯЗАТЬ СВОИ ТАРИФЫ ОТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ.....	16
ИНТЕРФАКС; 2019.10.14; ПУТИН ПОРУЧИЛ ВВЕСТИ ДОЛГОСРОЧНЫЕ СУБСИДИИ НА ПЕРЕВОЗКУ МАШИН ИЗ ТОР ВЛАДИВОСТОКА.....	17
ТАСС; 2019.10.14; ПОЕЗД СВЯЖЕТ МОСКВУ И САНКТ-ПЕТЕРБУРГ С КАРЕЛИЕЙ С ДЕКАБРЯ .....	18
РИА НОВОСТИ; 2019.10.14; «СИСТЕМА БДИТЕЛЬНОСТИ» БУДЕТ СЛЕДИТЬ ЗА СОСТОЯНИЕМ МАШИНИСТОВ НА МЦД .....	18
ТАСС; 2019.10.15; ОБЪЕМ ПЕРЕВОЗКИ ЗЕРНА БОЛЕЕ ЧЕМ В ДВА РАЗА УВЕЛИЧИЛСЯ В НОВОСИБИРСКОМ РЕГИОНЕ ЗСЖД .....	19
ТАСС; 2019.10.14; ВСЖД ПРИМЕТ НА РАБОТУ 509 ЧЕЛОВЕК ИЗ ПОСТРАДАВШИХ ОТ НАВОДНЕНИЯ ГОРОДОВ ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ .....	19
ТАСС; 2019.10.14; КАЛИНИНГРАД ПРОСИТ МИНФИН СДЕЛАТЬ РЖД ЕДИНЫМ ОПЕРАТОРОМ ПАРОМОВ ЛИНИИ БАЛТИЙСК - УСТЬ-ЛУГА .....	20
ПРАЙМ; 2019.10.14; ГТЛК В 2019 Г МОЖЕТ ПОЛУЧИТЬ 5 МЛРД РУБ ИЗ БЮДЖЕТА НА ЛИЗИНГ СУДОВ - ДОКУМЕНТ .....	21
КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.10.15; МЕСТНАЯ АВИАЦИЯ КРУПНЕЕТ НА СУБСИДИЯХ; СОВЛАДЕЛЬЦЫ «ИРАЭРО» ВЛОЖИЛИСЬ В РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ.....	21
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.10.15; «АЭРОФЛОТ» ВПЕРВЫЕ ЗА 12 ЛЕТ СОКРАТИТ ФЛОТ; ВОВРЕМЯ СДЕЛАТЬ ЗАКАЗЫ НА BOEING И AIRBUS ПОМЕШАЛИ ОЖИДАНИЯ РОССИЙСКОГО САМОЛЕТА МС-21 .....	22
ИЗВЕСТИЯ; ВОЛОБУЕВ АЛЕКСАНДР, ЛИТОВКИН ДМИТРИЙ; 2019.10.15; ПОЛЕТ ЗАСЧИТАН; В РОССИИ ПОЯВЯТСЯ КРУПНЫЕ ПРОМЫШЛЕННЫЕ ДРОНЫ.....	24
РИА НОВОСТИ; 2019.10.14; РЕЖИМ «ОТКРЫТОГО НЕБА» МЕЖДУ ХАБАРОВСКОМ И ЯПОНИЕЙ ЗАРАБОТАЕТ В ОКТЯБРЕ .....	25
ПРАЙМ; 2019.10.14; ОКОЛО 200 МЛН РУБ МОГУТ ВЫДЕЛИТЬ ИЗ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА НА РАЗВИТИЕ АЭРОПОРТА ПСКОВА .....	26
РИА НОВОСТИ; 2019.10.14; РОССИЙСКО-АРАБСКИЙ СВЕРХЗВУКОВОЙ БИЗНЕС-ДЖЕТ МОЖЕТ ПОЯВИТЬСЯ В 2027 ГОДУ .....	26
ТАСС; 2019.10.14; РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ УВЕЛИЧИЛИ ПЕРЕВОЗКИ ЗА ДЕВЯТЬ МЕСЯЦЕВ НА 10,7%.....	27

## ПУБЛИКАЦИИ

### **РБК; НАТАЛИЯ АНИСИМОВА, МАРИЯ КОКОРЕВА; 2019.10.15; ПУТИН ПОРУЧИЛ КОМПЕНСИРОВАТЬ АВИАКОМПАНИЯМ РАСХОДЫ НА ТОПЛИВО РОСТ ЦЕН НА КЕРОСИН УВЕЛИЧИВАЕТ УБЫТКИ ПЕРЕВОЗЧИКОВ И СПОСОБСТВУЕТ ПОВЫШЕНИЮ СТОИМОСТИ БИЛЕТОВ**

Президент **Владимир Путин** поручил правительству компенсировать авиакомпаниям дополнительные расходы на топливо из-за роста его стоимости в 2018 году. Об этом говорится в документе, опубликованном на сайте Кремля.

Средства будут выделены из резервного фонда, срок исполнения поручения — 1 ноября, оно принято по итогам заседания президиума Госсовета в сентябре.

Сколько выделят на компенсацию, а также ее механизм не уточняются. В пресс-службе **Минтранса** РБК сообщили, что разработали и направили предложения в правительство для принятия дальнейших решений. Уточнить размер компенсаций в ведомстве отказались. «Позиция **Минтранса** сформирована на основе данных пассажирооборота российских перевозчиков за 2018 год», — сказали в пресс-службе. В феврале 2019 года **Минтранс** предлагал выделить на эти цели 25 млрд руб.

Вопрос о компенсациях авиакомпаниям неоднократно поднимался в правительстве. **Минтранс** еще в августе 2018 года предложил оплатить перевозчикам половину дополнительных расходов на топливо, выделив из бюджета 22,5 млрд руб. Однако в феврале 2019 года на совещании в Белом доме под руководством вице-премьеров Дмитрия Козака (курирует ТЭК) и Максима **Акимова** (транспорт) от этой инициативы решили отказаться, предложив создать рабочую группу. В ходе совещаний этой рабочей группы в том числе звучало предложение Минфина о сокращении флота авиакомпаниями для сокращения их расходов.

РБК направил запрос в пресс-службы «Аэрофлота», S7, «Победы», «Уральских авиалиний» и Utair.

Решение о компенсациях можно считать скорее политическим шагом, но есть шанс, что инициативы перейдут в практическую плоскость для рынка, говорит гендиректор «INFOLine-Аналитики» Михаил Бурмистров. «Сейчас стало понятно, что системные риски есть для всей отрасли, а не для одной условной компании. В противном случае [без государственной помощи] нас ждет череда банкротств», — предсказывает эксперт.

Зачем выделяются деньги из Резервного фонда

Совокупный убыток российских авиакомпаний в первом квартале 2019 года, по данным Российской ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ), составил рекордные 45,3 млрд руб., что сопоставимо с убытками за весь прошлый год (около 50 млрд руб.). Среди основных затрат перевозчиков ассоциация называла расходы на авиатопливо, лизинг и обслуживание в аэропортах. Средневзвешенная стоимость топлива в январе-марте 2019 года (43,26 тыс. руб. за тонну) оказалась на 12,3% выше цены за аналогичный период 2018 года.

В мае гендиректор крупнейшей частной авиакомпании в России S7 Владимир **Объедков** утверждал, что на фоне трехкратного роста за последние десять лет числа перевозимых пассажиров (до 116 млн человек) авиатарифы для них оставались доступными. Но в современных условиях без расширения господдержки перевозчиков возможен рост цен на билеты, предупреждал **Объедков**.

В конце июня в ходе «прямой линии» **Путин** поручил ввести демпфирующий акциз для производителей авиакеросина (демпфер, предполагает компенсации из бюджета за сдерживание цен). «Цена на авиационное топливо в прошлом году скакнула на 30%, на

билет на самолет — на 9% с лишним. У нас никогда такого не было», — сетовал он. После этого с 1 августа правительство ввело демпфер на керосин. По нему производители керосина могут компенсировать часть затрат из бюджета, если стоимость керосина превышает 48,3 тыс. руб. за тонну. Но до сих пор им не удалось воспользоваться этой компенсацией, сейчас, по данным торгов на Санкт-Петербургской бирже, стоимость топлива не превышает 46 тыс. руб. за тонну (в европейской части России).

В начале октября стало известно, что АЭВТ попросила правительство снизить планку для начала выплат компенсаций с 48,3 тыс. до примерно 40 тыс. руб. за тонну. Для сдерживания цен на авиабилеты она попросила выделить 8-9 млрд руб. в рамках демпфера и также единовременно выплатить авиакомпаниям еще 23 млрд руб.

Помимо роста цен на авиатопливо убытки нескольким авиакомпаниям принесло закрытие авиасообщения с Грузией. Москва приостановила полеты с 8 июля по указу президента Владимира **Путина** после антироссийских выступлений в Тбилиси: правительству было поручено принять меры по возвращению туристов на родину и прекратить прямые полеты. Запрет коснулся «Аэрофлота», S7, «Уральских авиалиний», «Победы», Red Wings и «Нордавиа». **Минтранс** прорабатывает формулу, по которой будут подсчитаны убытки перевозчиков. 4 октября «Коммерсантъ» сообщил, что «Победа» попросила ведомство прояснить сроки предоставления компенсаций за приостановление полетов в Грузию. В целом недополученная прибыль перевозчиков из-за этих ограничений превысила 1 млрд руб.

<https://www.rbc.ru/business/14/10/2019/5da45c219a79474b30e821cc>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.10.14; ПУТИН ПОРУЧИЛ ДО НОЯБРЯ КОМПЕНСИРОВАТЬ АВИАКОМПАНИЯМ ДОПРАСХОДЫ НА ТОПЛИВО В 2018 Г**

Президент РФ **Владимир Путин** поручил правительству до 1 ноября компенсировать авиакомпаниям дополнительные расходы на топливо, понесенные в 2018 году.

«Обеспечить выделение в 2019 году из резервного фонда правительства РФ средств на компенсацию расходов авиакомпаний в связи с ростом стоимости авиационного топлива в 2018 году», - говорится в перечне поручений президента по итогам заседания президиума Госсовета 4 сентября. Перечень опубликован на сайте Кремля в понедельник.

По данным Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ), авиакомпании РФ закончили 2018 год с общим операционным убытком в более 70 млрд рублей. Основной причиной этого назывался резкий рост стоимости керосина: затраты на него возросли более чем на 40%, заявляли в ассоциации.

**Минтранс** РФ еще в прошлом году предлагал выделить из бюджета около 23 млрд рублей, которые покрыли бы примерно половину допрасходов авиакомпаний на топливо. Параллельно АЭВТ просила правительство увеличить для перевозчиков сумму налогового вычета из акциза на керосин - с помощью повышения коэффициента с нынешних 2,08 до 3,5. Однако ни то, ни другое решение принято не было.

В июне этого года вопрос резко подорожавшего авиатоплива и, как следствие, аномального роста стоимости билетов в ходе «прямой линии» поднял **Владимир Путин**. Он связал это с отсутствием авиакеросина в системе расчетов обратного акциза на нефть с демпфером, назвав это «явным упущением» и поручив правительству исправить ситуацию. С 1 августа механизм заработал: если экспортная стоимость авиатоплива с учетом таможенной пошлины и затрат на логистику превышает 48,3 тыс. руб. за тонну, перевозчики могут претендовать на субсидии из бюджета.

Но авиакомпании сочли установленную планку демпфера завышенной. На это, в частности, обращал внимание гендиректор «Аэрофлота» (МОЕХ: AFLT) Виталий Савельев. «Это, безусловно, позитивный шаг. Но, на наш взгляд, параметры механизма рассчитаны только на стрессовый сценарий: уровень цен на топливо, с которого начинает рассчитываться компенсация авиакомпаниям, завышенный. Исходя из конъюнктуры 2018

года, механизм сработал бы только в 4 месяцах - когда были пики всплеска котировок и одновременно резкий рост курса доллара», - говорил Савельев в интервью «Интерфаксу». Позднее, в октябре, **Минтранс** сообщил, что предлагает снизить планку демпфирующего механизма для авиакеросина с 48,3 тыс. до 40 тыс. рублей за тонну. Кроме того, ведомство по-прежнему поддерживает позицию «о необходимости единовременной поддержки авиационной отрасли и возмещения авиакомпаниям части затрат за 2018 год, связанных с ростом стоимости авиатоплива в российских аэропортах», говорил «Интерфаксу» представитель **Минтранса**. Размер необходимых субсидий он не уточнял.

«Предложения по компенсации расходов авиакомпаний в связи с ростом стоимости авиационного топлива разработаны и направлены **министерством транспорта** в правительство РФ для принятия дальнейших решений. Позиция **Минтранса** сформирована на основе данных пассажирооборота российских перевозчиков за 2018 год», - сообщил агентству представитель ведомства в понедельник.

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/4125553>

<https://www.pnp.ru/economics/putin-poruchil-kompensirovat-aviakompaniyam-rost-cen-na-toplivo.html>

<https://rns.online/transport/Putin-poruchil-kompensirovat-rashodi-aviakompanii-iz-za-rosta-tsen-na-toplivo-2019-10-14/>

<https://tass.ru/ekonomika/6997512>

### **ВЕДОМОСТИ; ЮРИЙ СПЕКТОРОВ; 2019.10.15; ИЗ ЧЕГО СОСТОИТ КЕРОСИНОВАЯ ДИЕТА ДЛЯ САМОЛЕТОВ; АВИАКОМПАНИИ ЗНАЮТ НЕМАЛО СПОСОБОВ СЭКОНОМИТЬ НА ТОПЛИВЕ, ЧТОБЫ НЕ ПОВЫШАТЬ ЦЕНЫ НА БИЛЕТЫ — И НЕ ВСЕ ТРЕБУЮТ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ ВЛОЖЕНИЙ**

С каждым годом издержки авиакомпаний растут, и основная причина – дорожающий авиационный керосин. В 2019 г. его тонна стоила в среднем 44 000–45 000 руб. тогда как в 2015–2017 гг. – 32 000 руб. Расходы на топливо составляют до 30% затрат авиакомпаний, а потому напрямую влияют на прибыльность бизнеса. В последнее время российская авиаотрасль находится в рекордном минусе: в прошлом году она показала убыток в 50 млрд руб. – это худший совокупный финансовый результат за последние годы. В 2019 г. тренд сохранился: по данным Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта, в I квартале совокупный убыток достиг 45,3 млрд руб. За этот же период компании перевезли 24,7 млн пассажиров, т. е. каждый из них принес почти 1800 руб. убытка.

Но сегодня у авиакомпаний нет возможности повышать цены на билеты – пассажиры не готовы платить больше, и есть риск, что объемы перевозок сократятся. Чтобы компании не перекладывали топливные расходы на потребителей, российское правительство частично компенсирует затраты за счет механизма возврата акциза. Закон о демпфирующем механизме (он сглаживает колебания цен на авиатопливо) был доработан и с 1 августа 2019 г. начал действовать. Перевозчики будут получать дополнительную компенсацию за потребленный керосин, только если его средняя экспортная цена превысит 48 300 руб. за тонну (это пороговое значение будет индексироваться на 5% в год до 2024 г. включительно). Размер компенсаций будет зависеть от разницы между фактической средней экспортной ценой топлива и пороговым значением. В 2019–2020 гг. правительство готово покрывать 65–70% этой разницы.

Сам факт поддержки авиаотрасли стоит оценивать положительно, однако это, на мой взгляд, вряд ли серьезно поможет бизнесу. Если цены превысят пороговый уровень, то компенсация не позволит перевозчикам покрыть значимую часть убытков. Однако есть и другие способы контролировать расходы на топливо – они связаны с эффективностью бизнеса. В той или иной мере их применяют и российские авиакомпании.

Первый способ: хеджирование. Это финансовый инструмент, с помощью которого можно зафиксировать цены на определенный объем товара. По сути, компания страхуется – она платит контрагенту за право купить топливо по заранее согласованной цене. Подобную практику широко используют как на международном рынке, так и в России – доля хеджированного топлива на первую половину 2019 г. варьируется от 0 до 90% в зависимости от типа перевозчика и региона мира. Например, лоукостеры хеджируют до 90% своих потребностей в топливе. Чуть менее активны европейские перевозчики (хеджируют в среднем 60%) и южноамериканские (30–50%). Инструмент практически не используют в США (местные авиакомпании могут быстро переложить рост цен на потребителя), а также в Китае (здесь цены на топливо регулирует государство).

Правда, возможности хеджирования ограничены. Инструмент полностью не исключает негативного влияния, связанного с ростом цен на авиакеросин, оно просто откладывается во времени. Кроме того, если цены на топливо в течение длительного периода снижаются, авиакомпания недополучает прибыль. Генеральный директор Delta Airlines недавно подтвердил, что его компания потеряла около \$4 млрд на хеджировании топлива в 2009–2016 гг.

Второй способ: повышение топливной эффективности. В арсенале авиакомпаний есть целый комплекс мер, который позволяет снизить удельный расход авиакеросина. Каждый подход дает небольшую экономию, но в пересчете на число воздушных судов и количество рейсов, выполняемых за год, эффект будет ощутимым.

Во-первых, это улучшение аэродинамических характеристик самолетов. Например, установка законцовок крыла (это небольшие дополнительные насадки на крыльях самолета, например плавно загибающиеся вверх), которые позволяют оптимально распределять подъемную силу. Технологию начали использовать в конце 1990-х гг., и сегодня большинство современных лайнеров оборудованы различными законцовками. В мире широко применяются вертикальные законцовки с плавным изменением кривизны или двусторонние винглеты, они экономят до 1–3% топлива за рейс. В России, их, в частности, используют «Якутия» и «Победа». Новые самолеты сразу выпускают с законцовками, а обновление старых обходится не менее чем в \$1 млн. Регулярная очистка фюзеляжа и полировка корпуса воздушного судна также могут улучшить его аэродинамические характеристики.

Во-вторых, это техническое обслуживание воздушного судна. Регулярная очистка компрессоров и лопаток двигателя увеличивает его производительность и сокращает расход топлива (до 1,3%). Производители самолетов рекомендуют проводить процедуру в среднем раз в год или чаще в зависимости от числа взлетов и посадок и особенностей эксплуатации.

В-третьих, это оптимизация веса воздушного судна. Чем больше вес самолета, тем больше расходуется топлива, поэтому авиакомпании могут взять пример с космической отрасли, где на счету буквально каждый килограмм. Облегчив, скажем, Airbus A320 на одну тонну, при длительности полета 2,5 часа компания сократит расход топлива в среднем на 1,4%. Некоторые из мер по снижению веса воздушного судна не требуют дополнительных вложений. Например, загрузку самолетов водой, топливом и питанием можно оптимизировать, опираясь на оперативные данные о количестве пассажиров, статистику потребления и погодные условия. Полезно внедрить жесткий контроль ручной клади пассажиров и экипажа, и многие компании уже этим занимаются. Если использовать облегченные кресла, можно выиграть 4 кг на каждом из них, но в широкофюзеляжном самолете замена салона может обойтись более чем в \$5 млн. Компании могут также заменить ковровое покрытие и шторы, использовать ультралегкие материалы для изготовления контейнеров и тележек бортовой кухни, контейнеров для перевозки багажа и грузов, оптимизировать кухонное оборудование. Выгодно уменьшать вес предметов,

необходимых для обслуживания пассажиров, – посуды, пледов, бортовых журналов, мыла и т. д.

В-четвертых, это контроль операций в воздухе и на земле. Эти меры чаще всего не нуждаются в дополнительных прямых затратах, но компаниям придется пересматривать рабочие процессы. Как правило, здесь требуется участие пилотов и/или наземных служб. Например, специальные техники при посадке (частично выпущенные закрылки, поздний выпуск шасси) и взлете (оптимизация скорости набора высоты) позволяют сберечь до 200 кг топлива на рейс. Еще один способ сэкономить – использовать при буксировке самолета один работающий двигатель вместо двух.

Все эти приемы требуют времени и ресурсов, постоянного внимания к мелочам, однако повышение топливной эффективности крайне важно. Ведущие перевозчики ставят перед собой задачу снижать удельное потребление авиакеросина на 1–2% ежегодно, и, как правило, такие инициативы довольно быстро окупаются. Экономия каждого процента топлива крупным авиакомпаниям может принести несколько миллиардов рублей, небольшим – несколько сотен миллионов.

Наконец, замена воздушных судов на новые, более экономные, тоже может помочь контролировать топливные издержки в долгосрочной перспективе. Но здесь есть ряд проблем. Во-первых, замена авиапарка – процесс длительный. Выбор и заказ конфигурации воздушного судна, а также его производство занимают не менее двух лет для широкофюзеляжного лайнера и года – для узкофюзеляжного. Во-вторых, обновление флота требует серьезных инвестиций. К стоимости техники также нужно добавить расходы на обучение летного и технического персонала, закупку необходимого оборудования, формирование склада запчастей и т. д. Чтобы оправдать подобные затраты (даже с учетом сокращения потребления топлива), перевозчики увеличивают вместимость салонов в новых самолетах.

Если у компании есть запас времени, она может существенно снизить объем инвестиций на новые самолеты и повысить эффективность новой техники. Для этого нужно определить оптимальную конфигурацию воздушных судов, которая будет соответствовать основным потребностям пассажиров и ожиданиям авиакомпании на ключевых для нее рынках, а затем качественно провести закупочные процедуры по выбору производителя самолета, поставщиков оборудования, решить вопрос с финансированием. При правильном подходе стоимость новой техники можно снизить на 15–20%. Но чтобы получить через 3–4 года новые эффективные воздушные суда, начинать заниматься этим нужно уже сегодня.

<https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2019/10/15/813726-kerosinovaya-dieta>

### **РИА НОВОСТИ; 2019.10.14; МАНТУРОВ: УСИЛЕНИЕ КОНТРОЛЯ ЗА АВИАКЕРОСИНОМ НЕ ДОЛЖНО ПОВЛИЯТЬ НА ЕГО ЦЕНУ**

Усиление контроля за авиакеросином не должно повлиять на его стоимость, сообщил журналистам глава Минпромторга РФ Денис Мантуров.

Пресс-служба Минэнерго ранее сообщила РИА Новости, что вопрос передачи функций контроля качества авиатоплива от **Ространснадзора** Росстандарту обсуждался на совещаниях межведомственной рабочей группы, Минэнерго России не против передачи полномочий.

«Это не должно повлиять на цены, потому что мы заинтересованы в истреблении контрафакта на рынке вообще нефтепродуктов и, в частности, авиационного керосина», - сказал Мантуров, отвечая на вопрос, с чем связана необходимость усиления контроля за авиакеросином и не отразится ли это на его стоимости.

«Росстандарт ответственен за вопросы химического состава на заправках, нефтебазах и нефтеперерабатывающих заводах, и то же самое по авиационному керосину, всю цепочку», - добавил он.

<https://ria.ru/20191014/1559762609.html>

### **ПРАЙМ; 2019.10.14; СП РФ СОЧЛА ПРЕДУСМОТРЕННЫЕ ПРОЕКТОМ БЮДЖЕТА СУБСИДИИ НА АВИАПЕРЕВОЗКИ НЕОБОСНОВАННЫМИ**

Счетная палата РФ сочла недостаточно обоснованными предусмотренные проектом бюджета субсидии на авиаперевозки, следует из заключения ведомства на проект федерального бюджета на 2020-2022 годы.

Счетная палата отмечает, что законопроектом предусматриваются бюджетные ассигнования Росавиации на предоставление субсидии организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок на территории РФ и формирование региональной маршрутной сети в 2020 году в сумме 8,347 миллиарда рублей, в 2021 году - 8,847 миллиарда рублей и в 2022 году - 10,347 миллиарда рублей.

«При этом планирование указанной субсидии ежегодно осуществляется Росавиацией в отсутствие утвержденной методики расчета потребности в авиаперевозках, учитывающей количество маршрутов и частоту выполняемых рейсов авиакомпаниями, что затрудняет оценку обоснованности прогнозируемых расходов. Перечень субсидируемых маршрутов на 2020-2022 годы по указанному виду субсидии Росавиацией в настоящее время также не утвержден», - говорится в заключении.

Ведомство отмечает, что по состоянию на 1 сентября 2019 года исполнение расходов на указанные цели составило только 46,8% установленного годового объема.

«Аналогичные факты установлены и при анализе субсидии организациям воздушного транспорта в целях обеспечения доступности воздушных перевозок населению, предусмотренные законопроектом в 2020-2022 годах в размере 3,8 миллиарда рублей ежегодно. Расчет потребности в указанных средствах в разрезе маршрутов и льготных категорий пассажиров Росавиацией не осуществлялся», - добавляет ведомство.

«С учетом изложенного предусмотренные законопроектом Росавиации бюджетные ассигнования представляются недостаточно обоснованными», - говорится в заключении.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.10.15; В СЛУЧАЕ ПРИНЯТИЯ ПОЛИТИЧЕСКОГО РЕШЕНИЯ АВИАСООБЩЕНИЕ МЕЖДУ РОССИЕЙ И УКРАИНОЙ МОЖЕТ БЫТЬ ВОЗОБНОВЛЕНО В ТЕЧЕНИЕ МЕСЯЦА - ИСТОЧНИК**

Авиасообщение между Украиной и Россией может быть возобновлено в течение месяца после принятия двустороннего политического решения, сообщил «Интерфаксу» источник в авиационной отрасли.

«В случае принятия политического решения на двустороннем уровне должно быть подготовлено и направлено в правительство соответствующее поручение. Затем в работу включатся профильные ведомства, в общей сложности проработка вопроса Минтрансом и Росавиацией с авиакомпаниями двух стран может занять порядка двух недель», - сказал собеседник агентства.

Авиакомпаниям со своей стороны предстоит пересмотреть расписание и выделить для выполнения рейсов воздушные суда.

«Сейчас у авиаперевозчиков так называемый «низкий сезон», загрузка воздушных судов не критичная, поэтому проблем с поиском свободных бортов не будет», - сказал источник. Таким образом, по его словам, технически процесс займет до одного месяца.

Ранее президент Украины Владимир Зеленский заявил, что отсутствие авиасообщения с РФ невыгодно Украине, но для таких возможных решений нужно сначала хотя бы прекратить боевые действия в Донбассе.

Между тем, спикер Совета Федерации Валентина Матвиенко заявила, что Москва отреагирует положительно, если Украина решит возобновить авиасообщение с Россией.

Авиасообщение между Россией и Украиной прервалось в октябре 2015 года по инициативе Киева. Однако между странами сохраняется автобусное и железнодорожное сообщение.

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5da474569a7947556cacc1c8>

### **ТАСС; 2019.10.14; РФПИ, РЖД И SAUDI RAILWAY ДОГОВОРИЛИСЬ РАСШИРИТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ СЕТЬ САУДОВСКОЙ АРАВИИ**

Российский фонд прямых инвестиций (РФПИ), РЖД и Саудовская железнодорожная компания (Saudi Railway Company, SAR) подписали соглашение о совместном расширении железнодорожной сети SAR, сообщается в пресс-релизе российского фонда. Соответствующие документы были подписаны сегодня в рамках визита президента РФ Владимира Путина в Саудовскую Аравию.

«Соглашение направлено на совместное расширение железнодорожной сети SAR и проекты, связанные с программой «Видение 2030», а также поставки комплектующих для SAR», - отмечается в сообщении.

Стороны рассмотрят возможность поставок российских систем для повышения безопасности, а также содействия обмену компетенциями между РЖД и SAR.

<https://tass.ru/ekonomika/6996403>

### **ТАСС; 2019.10.14; Ж/Д АДМИНИСТРАЦИИ «ПРОСТРАНСТВА 1520» ОБСУДЯТ ПЕРЕХОД НА КАССЕТНЫЕ ПОДШИПНИКИ**

Совет по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества, 71-е заседание которого пройдет 15-16 октября в Минске, обсудит переход с роликовых на кассетные железнодорожные подшипники. Об этом ТАСС сообщил источник в отрасли.

«Планирует», - сказал он, отвечая на соответствующий вопрос.

Как рассказал ТАСС представитель РЖД, в Минске планируется обсудить широкий круг вопросов, в том числе итоги эксплуатационной работы объединенной сети железных дорог и пассажирские перевозки в международном сообщении по итогам 9 месяцев 2019 года.

С 2021 года российские грузовые вагоны планируется перевести с роликовых подшипников на кассетные. Железнодорожные операторы и производители роликовых подшипников для грузовых вагонов попросили отложить переход всей отрасли на кассетные подшипники, сообщила газета «Коммерсантъ». По информации РБК, такую позицию поддержала и Федеральная антимонопольная служба в письме министру транспорта Евгению Дитриху и генеральному директору РЖД Олегу Белозерову.

Согласно экспертному заключению Совета потребителей по вопросам деятельности РЖД, эта мера обойдется в 200-300 млрд рублей, а государственная поддержка в данном случае не предусмотрена.

В РЖД считают, что благодаря переходу на кассетные подшипники грузовые вагоны будут реже отправляться на внеплановый ремонт, а затраты владельцев подвижного состава снизятся. Так, жизненный цикл колесной пары, оборудованной роликовыми подшипниками, составляет около шести лет, а полувагонов, оборудованных кассетными подшипниками, - от 11 до 20 лет.

Совет по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества создан в 1992 году для координации работы сети железных дорог с колеей 1520. Членами совета являются руководители железнодорожных администраций стран СНГ. В его работе также принимают участие руководители железнодорожных администраций Болгарии, Финляндии и других стран.

<https://tass.ru/ekonomika/7000537>

### **РИА НОВОСТИ; 2019.10.14; КОМИТЕТ ГД ОДОБРИЛ ПРОЕКТ ОБ ОСОБЕННОСТЯХ ИСПОЛНЕНИЯ БЮДЖЕТА В 2020 ГОДУ**

Комитет Госдумы по бюджету и налогам рекомендовал Госдуме принять в первом чтении законопроект об установлении особенностей исполнения федерального бюджета РФ в 2020 году, внесенный правительством.

Документ продлевает еще на один год действие установленных на 2019 год правовых оснований для направления остатков средств федерального бюджета на начало 2020 года на ряд целей.

Во-первых, на увеличение средств на реализацию решений президента и правительства РФ по обеспечению отдельных мероприятий в сфере национальной обороны, безопасности и правоохранительной деятельности, развития ОПК. Во-вторых, на оплату госконтрактов, расчеты по которым в 2019 году осуществлялись с применением казначейского обеспечения обязательств. В-третьих, на увеличение резервного фонда правительства за счет переноса всех иных («не связанных») остатков 2019 года.

Законопроект также предусматривает возможность переноса в 2020 году остатков средств федерального бюджета в объеме неполного использования в 2019 финансовом году бюджетных ассигнований на реализацию **нацпроектов** и комплексного **плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры**, с их направлением на те же цели в очередном финансовом году.

На оказание финансовой помощи субъектам РФ в 2020 году допускается направление остатков средств федерального бюджета в случае неполного использования дотаций на поддержку мер по обеспечению сбалансированности региональных бюджетов в 2019 году.

<https://ria.ru/20191014/1559774456.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2019.10.14; ПУТИН ПОРУЧИЛ ПОДГОТОВИТЬ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО АВТОДОРОГАМ МЕЖДУ КОЛЫМОЙ И БАМОМ**

Президент России **Владимир Путин** поручил правительству РФ, а также правительству Магаданской области и Республики Саха (Якутия) до 1 марта представить предложения по созданию устойчивой автомобильной связи между Магаданской областью и Байкало-Амурской магистралью.

«Правительству Российской Федерации совместно с правительством Магаданской области и правительством Республики Саха (Якутия) представить предложения об установлении устойчивой автомобильной связи между центрами экономического роста на территории Магаданской области и Байкало-Амурской магистралью», - говорится в перечне поручений по итогам заседания президиума Госсовета, состоявшегося 4 сентября. Байкало-Амурская магистраль (БАМ) – железная дорога в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке, второй магистральной (наряду с Транссибирской магистралью) железнодорожный выход России к Тихому океану. Байкало-Амурская магистраль проходит от Тайшета до Советской Гавани и пролегает по территории Иркутской, Читинской, Амурской областей, Бурятии и Якутии, Хабаровскому краю. Общая протяженность магистрали - 4,3 тысячи километров.

<https://ria.ru/20191014/1559769084.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2019.10.14; «РОСАТОМ» НАМЕРЕН ДО 2020 ГОДА УТВЕРДИТЬ ПЛАН РАЗВИТИЯ СЕВМОРПУТИ**

Росатом ставит перед собой задачу до конца текущего года утвердить в кабинете министров РФ план развития инфраструктуры Северного морского пути, заявил генеральный директор госкорпорации Алексей Лихачев.

«Ключевая задача — в этом году утвердить в правительстве план развития инфраструктуры Северного морского пути до 2035 года», - сказал Лихачев, слова которого приводит официальное издание российской атомной отрасли газета «Страна Росатом».

Ранее Росатом внес в правительство этот план. Атомная госкорпорация в нынешнем году получила статус инфраструктурного оператора Севморпути.

<https://ria.ru/20191014/1559764821.html>

### **ТАСС; 2019.10.14; РЕГИОНЫ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА МОГУТ ПОЛУЧАТЬ ДО 100% АКЦИЗОВ НА ГСМ УЖЕ СО СЛЕДУЮЩЕГО ГОДА**

Регины Дальневосточного федерального округа могут получить в свои дорожные фонды до 100% доходов от акцизов на горюче-смазочные материалы (ГСМ) уже с 2020 года, на четыре года раньше остальных. О подготовке соответствующих изменений в законодательство говорится в опубликованном в понедельник перечне поручений президента РФ по итогам заседания президиума Государственного совета от 4 сентября.

«Представить согласованные предложения о внесении изменений в законодательство Российской Федерации, предусматривающих увеличение норматива зачисления налоговых доходов от акцизов на горюче-смазочные материалы в бюджеты субъектов Российской Федерации, входящих в Дальневосточный федеральный округ, в целях доведения его с 1 января 2020 г. до 100 процентов», - отмечается в документе.

Дополнительно поручается проработать механизм распределения акцизов между указанными субъектами РФ. Срок исполнения поручения - 1 ноября 2019 года.

В состав Дальневосточного федерального округа (ДФО) входят 11 регионов: Республика Саха (Якутия), Камчатский край, Приморский край, Хабаровский край, Амурская область, Магаданская область, Сахалинская область, Еврейская автономная область, Чукотский автономный округ, а также Республика Бурятия и Забайкальский край.

Согласно планам **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»**, передача субъектам РФ 100% доходов от акцизов на ГСМ планировалась в 2024 году. Согласно паспорту **нацпроекта**, в 2019 году регионы будут получать до 58,1% от норматива, в 2020 году - до 66,6%, в 2021 году - до 74,9%, в 2022 году - до 83,3%, в 2023 году - до 91,6%. По оценке кабинета министров, в результате в 2024 году бюджеты субъектов РФ получат дополнительно 355,2 млрд рублей.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/regiony-dalnego-vostoka-mogut-polucit-do-100-akcizov-na-gsm-s-2020-g>

### **ТАСС; 2019.10.14; РАЗБИТУЮ ДОРОГУ МЕЖДУ КЕМЕРОВО И НОВОСИБИРСКОМ, ГДЕ ЗА СУТКИ ПРОЕЗЖАЕТ ОКОЛО ПЯТИ ТЫСЯЧ МАШИН, ОТРЕМОНТИРОВАЛИ ПО НАЦПРОЕКТУ**

Дорожники в Кузбассе завершили ремонт пятикилометрового участка автомобильной дороги между Кемерово и поселком городского типа Промышленная, который является частью междугородней трассы до Новосибирской области. Из-за высокой интенсивности движения дорожное покрытие было изношено и нуждалось в ремонте, который был проведен по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, сообщил ТАСС в понедельник начальник департамента жилищно-коммунального и дорожного комплекса Олег Ивлев.

«На дороге высокая интенсивность движения - более 5 тыс. автомобилей в сутки, поскольку дорога является альтернативной для выхода в город Новосибирск, многие кемеровчане предпочитают этот путь. До ремонта состояние дороги не соответствовало нормативному, наблюдались дефекты покрытия и колеиность, поэтому участок протяженностью около пяти километров был в этом году включен в программу ремонта по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** и приведен в надлежащее состояние», - сказал Ивлев.

За два месяца подрядчики восстановили на проблемном участке трассы дорожное покрытие и ликвидировали колеиность. Областная комиссия в понедельник провела проверку качества выполненных работ и приняла объект. Стоимость работ составила 74,3 млн рублей, из них более 40 млн рублей было выделено из федерального бюджета.

В планах на 2020 год продолжить ремонт автомобильной трассы из Кузбасса в Новосибирск в рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** и заменить дорожное покрытие еще на почти четырех километрах проезжей части.

<https://futureussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/razbituu-dorogu-mezdu-kemerovo-i-novosibirskom-otremontirovani-po-nacproektu>

### **ВЕДОМОСТИ; 2019.10.15; ЧИСТОЕ ТОПЛИВО – ЧИСТЫЙ ВОЗДУХ; ТИМУР КОТЛЯР, СТАРШИЙ УПРАВЛЯЮЩИЙ ДИРЕКТОР ПО СОПРОВОЖДЕНИЮ ПРОЕКТОВ И ПРОДВИЖЕНИЮ ПРОДУКЦИИ УК «РОСНАНО»**

В транспортной отрасли России есть два уверенных тренда, отвечающих на необходимость внедрять НДТ и снижать загрязнение окружающей среды. Первый – переход на газомоторное топливо, второй – переход на электротранспорт. И если говорить об этом относительно не только общественного транспорта, но и техники крупных промышленных предприятий, то это оправданно.

«Роснано» вместе с Росприроднадзором и Минэкологии готова рассмотреть возможность создания фонда, куда мы готовы привлечь дополнительное и достаточно большое частное инвестиционное плечо и осуществить комплексную замену и переход как на газомоторное топливо, так и на электричество в тех 12 городах, которые сегодня заявлены в федеральной программе «Чистый воздух». При этом «Роснано» может предложить сервисную модель: мы приходим на крупное предприятие и, переводя весь его транспорт на электричество или на газомоторное топливо, строим инфраструктуру, а предприятие в течение определенного времени выплачивает [нам] деньги. Это намного выгоднее, чем вкладывать свои средства. Мы готовы эту нашу инициативу конкретно отработать с соответствующими министерствами.

Акционеры: Росимущество (100%). Финансовые показатели (МСФО, I полугодие 2019 г.): активы – 162,2 млрд руб., чистый убыток – 13,9 млрд руб.

Государственная корпорация «Роснано» была основана в 2007 г. для создания наноиндустрии путем соинвестирования в нанотехнологические проекты. В 2011 г. реорганизована в АО «Роснано». По данным на 31 декабря 2018 г., исторический инвестиционный портфель «Роснано» включал 58 проектов с общим объемом финансирования 146 млрд руб.

В России очень дешевый газ. Исходя из этого, мы не можем не развивать использование газомоторного топлива – это было бы незначительно с точки зрения государства как хозяина ресурса. С другой стороны, мы понимаем, что, развивая только газомоторный сектор, мы будем стрелять себе в ногу, потому что весь мир переходит на электричество. У нас есть возможность не только использовать иностранные решения – сегодня мы можем, локализовав их здесь и используя российские наработки, занять лидирующие позиции в мире не только как потребитель, но и как производитель этих решений. И

сейчас мы совместно с Минпромом готовим целую программу по развитию электротранспорта.

Есть дискуссионный вопрос, можно ли признать экологически чистым электрический транспорт, поскольку на производство электроэнергии расходуется первичное топливо. Приведу пример Китая, где большое количество электротранспорта. Загрязняющий эффект от совокупной выработки и потребления энергии в этой сфере настолько ниже, чем от дизельных автобусов и иной техники, что их даже нельзя сравнивать.

Понятно, что в России, чтобы массово перейти на электротранспорт, необходимо строить не только зарядную инфраструктуру. Нужны также мощности по утилизации тех ячеек, которые через какое-то время будут выходить из строя. Задача создания таких мощностей решается, по нашему мнению, на стыке социальной ответственности бизнеса и регулирования со стороны государства.

<https://www.vedomosti.ru/newspaper/articles/2019/10/15/813698-chistoe-toplivo>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; БАХАРЕВ КОНСТАНТИН, БОНДАРЕВ АЛЕКСЕЙ, ГРАФ НАТАЛЬЯ, ГРИЩЕНКО НИКОЛАЙ, ДМИТРЕНКО ОЛЬГА, КОНДРЕВА ОЛЬГА, ПИНКУС МИХАИЛ, РЕШЕТНИКОВА НАТАЛЬЯ, СЕРГЕЕВ ИЛЬЯ, МАЦИОНГ ЕЛЕНА; 2019.10.15; ЧТО ТАМ, ПОД ЗЕМЛЕЙ; ПОДЗЕМНЫЕ ТАЙНЫ - ПОЧЕМУ В РЕГИОНАХ ПЕРЕСТАЛИ СТРОИТЬ МЕТРО И ТАК ЛИ ОНО ТАМ НУЖНО**

В России метро есть в семи городах. И еще в пяти его строят. Долго. Но и действующие линии не блещут, кроме московской и питерской. Чтобы разобраться, какие болезни терзают региональные метро, корреспонденты «РГ» спустились в подземки. И вместе с экспертами попытались найти выход.

Метрополитены в Нижнем Новгороде, Новосибирске, Самаре, Екатеринбурге, Казани - одни из самых коротких в мире. В каждом не больше одной-двух веток с общим числом станций от 9 - в Екатеринбурге, до 15 - в Нижнем Новгороде. А средняя скорость строительства подземок за последние десять лет - по одной станции в год.

Судьба сабвеев (подземных дорог) в регионах во многом похожа. Амбициозные проекты были заложены во времена СССР. В 1985 году построили первую станцию в Нижнем Новгороде, через год в Новосибирске, еще через год в Самаре. Потом все застопорилось. Новые станции в 2000-х годах сдавали только к большим датам или событиям. Повезло Нижнему Новгороду. Пятнадцатую станцию здесь построили к чемпионату мира по футболу. Казани подфартило с празднованием тысячелетия города, в 2005 году там сдали первую станцию подземки, хотя строить начали еще в 1997-м. Последнюю станцию возвели в прошлом году, на что ушло шесть лет. Новосибирску выпал шанс возобновить строительство благодаря молодежному чемпионату мира по хоккею, который пройдет в 2023 году.

В Самаре к чемпионату мира по футболу тоже планировали довести до ума десятую станцию. Но денег не нашли. Трудная судьба - у метро в Екатеринбурге. Долгое время оно считалось самым коротким в мире. В 2012 году построили девятую станцию. Теперь оно самое короткое в стране. Жители мечтали, что начнут строить новую ветку, если город выиграет право провести ЭКСПО - 2020. Не случилось. Сейчас делают ставку на Универсиаду 2023 года.

По-прежнему мало уверенности, что достроят метро в Омске, Красноярске, Ростове-на-Дону, Перми и Челябинске. Но может быть, свои метрополитены в городах-миллионниках уже стали рудиментом советской поры? И время требует новые подходы в решении транспортной проблемы? Недавно это обсуждали на заседании Совета Федерации. Сенатор от Свердловской области Аркадий Чернецкий с жаром отстаивал необходимость продолжения строительства подземок.

«Метро в мегаполисах, задыхающихся сегодня от пробок, решает много проблем, - говорил он. - К станциям метрополитена могут быть привязаны пересадочные узлы, оптимально выстроены схемы наземного транспорта». Это мнение разделяет и замдиректора Института экономики УрО РАН Михаил Петров: «Посмотрите, какими темпами возводится метро в Китае, Индии. В мегаполисе без него невозможно выстроить логичную транспортную схему».

Все это так. Но где регионам взять деньги? В среднем строительство одной станции обходится не меньше чем в миллиард рублей. А то и много больше. Все зависит от глубины залегания, прочности грунта, необходимости отведения подземных вод и так далее. Например, средняя цена километра метро в Новосибирске - 4,5 миллиарда рублей. А весь годовой бюджет города - 46 миллиардов. И не факт, что вложения окупятся. При себестоимости не менее 50 рублей, цена поездки - от 22 рублей в Новосибирске до 28 рублей в Екатеринбурге.

Последнее время бизнес стал проявлять интерес к подземке, особенно торговый. Но пока скромно. Власти Татарстана подписали соглашение с руководством одного из крупных ритейлеров об инвестировании миллиарда рублей в строительство станции и перехода к ней. Переход к своему магазину недавно построил частный инвестор в Екатеринбурге. Но это единичные случаи. В регионах считают: без федеральной программы по строительству метро в больших городах не обойтись.

### НЕ ЗАРЫВАЙТЕ ДЕНЬГИ ГЛУБОКО

Павел Зюзин, старший научный сотрудник Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ «Высшая школа экономики»:

- Проблема в том, что уже сложились факторы, которые негативно влияют на работу метро: появилось много личных машин, коммерческие автобусы.

Необходимо ли развивать или достраивать метро, следует решать «индивидуально». В Нижнем Новгороде линии проложены по центру города, но не доходят до жилых районов. Поэтому подземка мало востребована, она генерирует большие убытки от продажи билетов - около 700 миллионов рублей в год. Можно было бы дотянуть линию до жилых районов, а затем до аэропорта. Это серьезно улучшило бы транспортную доступность.

В Екатеринбурге и Казани линии метро проходят через город, и их дальнейшее развитие, на мой взгляд, нецелесообразно. Эти линии уже обслуживают основной коридор пассажиропотоков. Даже если построить новые линии, туда очень трудно будет привлечь дополнительных пассажиров. В этих городах очень хорошо работают трамваи, инвестиции в которые - в разы меньше, чем в метро.

Метро в регионах чаще всего перевозит очень немного пассажиров. В Екатеринбурге, например, достаточно высокий показатель - 26 процентов пассажиров общественного транспорта. А в Самаре - лишь 9 процентов. Единственная линия метро в Самаре - полностью убыточна. И даже если будет построена вторая линия, ведущая в спальные районы, метро не будет особенно востребовано. А вложить в строительство нужно до 100 миллиардов рублей. Гораздо дешевле превратить линию метро в трамвайную, наподобие той, что действует в Волгограде.

В 1990-е годы было начато строительство метро в Омске, Красноярске, Челябинске. Но их готовность до сих пор менее 50 процентов. В Красноярске планировалось протянуть линию к новому жилому району, но так и не построили. Получилось, что линия проходит под частным сектором. Тут требуется отмена строительства, продолжать его нельзя. Как альтернативу здесь можно рассматривать трамвай (восстановить трамвайные пути, существовавшие ранее), а также железнодорожный транспорт - в городе есть кольцевая железнодорожная ветка, ее можно использовать наподобие московского МЦК. Разрабатывать новый проект для Красноярска тоже не имеет смысла - слишком дорого. Там требуются станции глубокого заложения, более 50 метров. И пассажирам, чтобы проехать 4 - 5 станций, нет смысла спускаться в метро. В Омске направление линии метро

перспективное - она должна была пойти из центра города в очень крупные жилые районы. Но, возможно, и здесь лучше сделать более дешевую трамвайную линию.

В ряде городов мира, к примеру, есть другие варианты метро - с небольшими станциями, тоннелями меньшего диаметра. Хороший вариант - скоростной трамвай. В отличие от автобусов, он позволяет в часы пик сцепить несколько вагонов и перевезти больше людей. Это можно было бы в целом ряде городов реализовать - например, если город сильно вытянут. Было бы актуально для Владивостока, Воронежа, Хабаровска. Еще дешевле, чем трамвай - скоростной автобус (в России их нет нигде). Это максимальное улучшение автобусных перевозок - не только движение автобусов по выделенным полосам, но и, в частности, устройство островных платформ, где накапливаются пассажиры и быстрее происходит посадка-высадка. А вот где действительно нужно бы построить метро - в Краснодаре. Здесь очень быстро растет население. И практически нет магистралей, коридоров, по которым можно пустить скоростной наземный транспорт.

Алексей Колин, начальник центра «Независимые комплексные транспортные исследования» **Российского университета транспорта**:

- Метрополитен, действительно, очень дорогой вид транспорта. Бюджеты регионов не могут его потянуть.

И получается замкнутый круг: метро из-за отсутствия финансирования невозможно построить так, чтобы оно играло значимую роль в пассажирских перевозках. А в том виде, в каком метро существует в некоторых регионах, - оно не может взять на себя серьезную нагрузку в городских перевозках.

Да, можно было бы передать финансирование строительства подземки в регионах на федеральный уровень. Или построить легкий рельсовый транспорт - скоростной трамвай. Но не везде можно отказаться от строительства. И нельзя сказать, что оно нигде не нужно. На мой взгляд, все-таки имеет смысл локальная достройка линий - например, в Казани, Нижнем Новгороде. А в Ростове-на-Дону, Омске, где метро не запущено, действительно, более целесообразно развивать скоростной трамвай. Напрашивается прокладка скоростной трамвайной линии по уже построенному и не используемому сейчас метромосту в Омске.

<https://rg.ru/2019/10/14/reg-pfo/rg-vyiasnila-pochemu-v-regionah-perestali-stroit-metro.html>

### **ТАСС; 2019.10.14; РЕМОНТ МОСТА ЧЕРЕЗ ОБЬ НА АЛТАЕ СТОИМОСТЬЮ ПОЧТИ МИЛЛИАРД РУБЛЕЙ ЗАВЕРШАТ В 2021 ГОДУ**

Коммунальный мост через реку Обь, построенный на выезде из Барнаула почти 60 лет назад, будет отремонтирован в 2021 году. Стоимость ремонта составит более 934 млн рублей, сообщили ТАСС в понедельник в пресс-службе Управлении федеральных автомобильных дорог «Алтай» (представитель **Федерального дорожного агентства Минтранса РФ** в Западной Сибири).

Коммунальный мост на выезде из Барнаула - одна из важнейших переправ регионального центра и всего Алтайского края. До 1997 года, пока не открыли Новый мост, он был единственной автомобильной переправой через Обь на Алтае. Он совмещен с железнодорожным мостом и располагается над ним. Каждые сутки здесь проезжают около 20 тысяч автомобилей. По предварительным данным, Коммунальный мост будет закрыт в декабре 2019 года.

«По графику ввод в ноябре 2021, но подрядчики будут стараться сделать работу раньше. Деньги на ремонт моста выделяются из федерального бюджета, по контракту стоимость работ составит 934 млн 715 тыс. рублей. Торги закончились, генеральный подрядчик - ДСУ-4, это барнаульская организация, только они заявили на торги. Если никто не опротестует результаты торгов, завтра будет подписание соглашения по ремонту», - сказал представитель управления.

Собеседник агентства пояснил, что при ремонте моста есть определенные технические сложности - протяженность моста вместе с подходами к нему составляет 1,3 км, и это большой объем работ. На время ремонта Коммунального моста в Алтайском крае останется единственная автомобильная переправа через Обь - Новый мост, открытый в 1997 году. В управлении отметили, что с **Минтрансом** региона обсуждался вопрос возможных пробок, но там заверили, что все будет нормально. **Минтранс** прорабатывает автобусные маршруты и схемы движения, которые должны быть опубликованы на этой неделе.

По данным **Минтранса** региона, автомобильная часть моста располагается над железнодорожными путями, и поезда на время ремонта нужно будет перенаправить. Для этого установят временные платформы, переустроят коммуникации и технические системы. Контактную сеть, которая проходит под автодорожной частью моста, обесточат, железнодорожный транспорт пойдет по соседней ветке.

О ситуации с мостом

За железнодорожную часть Коммунального моста отвечает **ОАО «РЖД»**. Ранее в Управлении федеральных автомобильных дорог «Алтай» сообщали, что в 2018 году арбитражный суд обязал **«Росавтодор»** обслуживать Коммунальный мост, ранее находившийся в собственности города. Тогда Минстрой Алтайского края сообщил, что по предварительным подсчетам, на ремонт моста требуется более миллиарда рублей.

В 2015 году власти Барнаула сообщили о том, что на ремонт моста необходимо около 500 млн рублей, но для бюджета города эта сумма была слишком большой, а на сегодня стоимость ремонта выросла почти в два раза. В 2016 году прокуратура выдала предписание провести ремонт моста в течение полутора лет - это предполагалось сделать за счет федеральных средств, но получить необходимую сумму не удалось. Позднее мэрия по суду передала объект Росимуществу, которое также обратилось в суд, чтобы передать его **Росавтодору**.

<https://tass.ru/sibir-news/6996272>

### **КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА МОРДЮШЕНКО, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.10.15; ТРУБА НЕ СХОДИТ С РЕЛЬСОВ; «ТРАНСНЕФТИ» НЕ УДАЛОСЬ ОТВЯЗАТЬ СВОИ ТАРИФЫ ОТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ**

Правительство отказало «Транснефти» в либерализации тарифов на прокачку нефтепродуктов. В Белом доме сочли, что решение должно быть комплексным для всех естественных монополий. Это устраивает ОАО РЖД, которое резко возражает против дерегулирования тарифов «Транснефти», опасаясь оттока нефтяных грузов с железной дороги. Аналитики согласны, что эти опасения оправданны, при этом ОАО РЖД не может на равных конкурировать с «Транснефтью», так как за счет выручки от перевозки нефтепродуктов субсидируются другие грузы.

Как стало известно «Ъ», вице-премьер Дмитрий Козак счел «нецелесообразным» либерализацию тарифов «Транснефти» на прокачку нефтепродуктов. Как следует из протокола совещания от 3 октября, необходимо комплексное решение вопроса о регулировании тарифов естественных монополий, в том числе исключения перекрестного субсидирования. Представитель господина Козака Илья Джус лишь подтвердил, что решения о либерализации тарифов принято не было.

Эта дискуссия длится уже минимум три года. Сейчас тарифы на прокачку нефтепродуктов привязаны к тарифам ОАО РЖД с коэффициентом 0,7. «Транснефть» добивается полной отвязки своих цен от тарифов РЖД. Эту позицию поддерживает ФАС, поскольку считает, что в сегменте отсутствует монополизм и дерегулирование тарифов позволит «Транснефти», снижая цены, конкурировать с железной дорогой за нефтяные грузы.

Как пояснил “Ъ” советник главы «Транснефти» Игорь Демин, ФАС с 2014 года установила, что компания не является монополистом, так как перевозит менее 25% светлых нефтепродуктов и совсем не транспортирует темные нефтепродукты. «Почему тарифы продолжают регулироваться, причем в привязке к установленным на железной дороге,— не совсем понятно»,— отметил он.

В ОАО РЖД не стали комментировать ситуацию, но ранее там поясняли, что из-за более низких тарифов по трубе усилится тенденция к оттоку нефтегрузов с железной дороги, что лишит железнодорожный транспорт конкурентных преимуществ, так как для него госрегулирование тарифов сохранится. Поэтому ОАО РЖД готово рассматривать только одновременную с «Транснефтью» либерализацию цен на услуги транспортировки.

Как сообщили источники “Ъ”, знакомые с подробностями обсуждения, в ходе совещания все стороны изложили свои стандартные позиции.

Неожиданным стало только выступление замминистра энергетики Павла Сорокина, который увидел риски роста тарифов «Транснефти» после дерегулирования, что повредит потребителям.

Как «Транснефть» спорила с ФАС о росте тарифов на транспортировку нефти на 2019 год «Думаю, что дерегулирование трубы было бы неправильным: тогда надо дерегулировать и ОАО РЖД,— отмечает совладелец «Нефтетранссервиса» Алексей Лихтенфельд.— Но ОАО РЖД и «Транснефть» в неравных условиях: у ОАО РЖД есть перекрестное субсидирование и снижение тарифа по нефтянке для конкуренции с «Транснефтью» вынудит компанию повышать тариф на уголь, стройматериалы и прочие грузы для сбалансированности бюджета». В «Трансойле» «поддерживают логику решения». «Считаем необходимым уделить особое внимание синхронизации инвестиционных программ монополий на основе транспортного баланса»,— пояснили “Ъ” в операторе.

Директор по консалтингу в сфере госрегулирования ТЭКа VYGON Consulting Дарья Козлова отмечает, что сейчас загрузка продуктопроводов приближается к 100%. По ее мнению, отмена регулирования в краткосрочной перспективе, скорее, повлечет небольшой рост тарифа, но долгосрочно увеличит привлекательность строительства новых нефтепродуктопроводов. В этом случае часть объемов с железной дороги может действительно уйти в трубу, что снизит выручку ОАО РЖД от перевозок нефтепродуктов, которая субсидирует другие перевозки, в том числе социально значимые. Поэтому, считает аналитик, при принятии таких решений необходимо провести комплексную оценку.

<https://www.kommersant.ru/doc/4125825>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.10.14; ПУТИН ПОРУЧИЛ ВВЕСТИ ДОЛГОСРОЧНЫЕ СУБСИДИИ НА ПЕРЕВОЗКУ МАШИН ИЗ ТОР ВЛАДИВОСТОКА**

Президент РФ Владимир Путин поручил принять нормативные акты о долгосрочном субсидировании перевозок произведенных на Дальнем Востоке автомобилей в российские регионы.

Как следует из опубликованного перечня поручений по итогам заседания президиума Госсовета, которое состоялось 4 сентября, соответствующие нормативные акты должны быть приняты в срок до 1 декабря текущего года.

Производство автомобилей во Владивостоке ведет совместное предприятие японской Mazda Motor Corporation и ПАО «Соллерс» - ООО «Мазда Соллерс Мануфэчуринг Рус», созданное в 2011 году. С сентября 2012 года СП производит во Владивостоке кроссоверы Mazda CX-5, CX-9 и седан Mazda 6. Производственная мощность предприятия - 70 тыс. автомобилей в год.

В сентябре 2018 года СП также открыло во Владивостоке завод по производству двигателей Mazda для поставки в Японию проектной мощностью 50 тыс. двигателей в год. Серийное производство было запущено в июне текущего года.

О проблеме транспортировки автомобилей с востока на запад России на ВЭФ-2018 говорил основной владелец ПАО «Соллерс», владелец логистической компании Logus SCM Вадим Швецов. Он отмечал, что долгосрочные скидки ОАО «Российские железные дороги» на транспортировку автомобилей с востока РФ в европейскую часть могли бы перетянуть с морского маршрута на Транссибирскую магистраль основную часть потока машин, перевозимых в этом направлении.

«Российские железные дороги» дали дополнительные условия на готовые автомобили с востока на запад. Действуют уже полгода. За счет этого мы привлекли новых клиентов, которые раньше везли автомобили по Deep Sea. (Нужна долгосрочная скидка - ИФ), чтобы мы «пересадили» клиентов с моря на железную дорогу», - говорил Швецов, отвечая на вопросы журналистов в кулуарах ВЭФ-2018.

Согласно опубликованному в конце сентября проекту федерального бюджета на 2020 год и плановый период 2021-2022 гг., на перевозку произведенных на Дальнем Востоке автомобилей в 2020 году может быть выделено 1,5 млрд руб. - втрое больше, чем в текущем.

На ту же тему:

<https://ria.ru/20191014/1559767146.html>

### **ТАСС; 2019.10.14; ПОЕЗД СВЯЖЕТ МОСКВУ И САНКТ-ПЕТЕРБУРГ С КАРЕЛИЕЙ С ДЕКАБРЯ**

Ежедневный поезд «Федеральной пассажирской компании» (дочернее общество РЖД) со 2 декабря начинает курсировать между Москвой, Санкт-Петербургом, Сортавалой и Петрозаводском, говорится в сообщении РЖД.

В компании считают, что новый маршрут позволит развивать туристический потенциал Центрального и Северо-Западного федеральных округов. Поезд будет курсировать в дополнение к фирменному поезду «Карелия» Москва - Петрозаводск.

Время отправления с вокзала Петрозаводска - 14:10, поезд будет прибывать на Ленинградский вокзал Москвы на следующие сутки в 10:16. Из Москвы он будет отправляться в 16:00 и прибывать в Петрозаводск на следующие сутки в 12:10. Время в пути - около 20 часов. Предусмотрены остановки на станциях Тверь, Чудово, Санкт-Петербург (Ладожский вокзал), Белоостров, Зеленогорск, Выборг, Хийтола, Элисенваар, Яккима, Сортавала, Хелюля, Маткаселья, Янисъярви, Суоярви, Новые Пески, Эссойла и Чална.

Приехав в город Сортавала в 06:34 утра, пассажиры смогут пересесть на популярный туристический ретро-поезд «Рускеальский экспресс», который доставит их до природного горного парка Рускеала. Состав будет сформирован из плацкартных и купейных вагонов, предусмотрены места для пассажиров с ограниченными возможностями здоровья. Стоимость билета в купейный вагон от Москвы до Петрозаводска и в обратном направлении составит от 2 012 рублей, а в плацкартный - от 1 347 рублей.

Продажа билетов на новый поезд № 159/160 Москва - Санкт-Петербург - Петрозаводск уже открыта.

<https://tass.ru/ekonomika/7000266>

### **РИА НОВОСТИ; 2019.10.14; «СИСТЕМА БДИТЕЛЬНОСТИ» БУДЕТ СЛЕДИТЬ ЗА СОСТОЯНИЕМ МАШИНИСТОВ НА МЦД**

Система безопасности движения поездов со специальной «кнопкой бдительности» будет следить за состоянием машинистов поездов «Иволга» на Московских центральных диаметрах (МЦД), сообщил РИА Новости заместитель мэра, руководитель департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Максим Ликсутов.

«Безопасность пассажиров – приоритетная задача для нас, важную роль в этом вопросе играет оценка работоспособности машиниста. Для контроля его состояния в кабине установлена система безопасности движения поездов со специальной «кнопкой бдительности». Также у машиниста есть особый браслет с часами, который надевается на запястье и отслеживает его биологические параметры», - сообщил Ликсутов.

По словам заммэра, если машинист начинает засыпать или ему становится плохо, раздаётся звуковой сигнал, и на пульте загорается предупреждающий световой индикатор. Он уточнил, что после того, как загорелся индикатор, машинист должен подтвердить, что он в норме, нажав на «кнопку бдительности».

«Если он не успел вовремя нажать кнопку, это может сделать его помощник и подтвердить, что ситуация под контролем. Если ни одна из кнопок бдительности не сработает в течение 5-7 секунд, произойдёт экстренное торможение. Система безопасности автоматически остановит электропоезд», - пояснил заммэра.

Ликсутов добавил, что контроль работоспособности машиниста ведётся специальной системой аудио- и видеорегистрации, которая фиксирует всё, что происходит в кабине, в том числе переговоры между локомотивной бригадой.

<https://ria.ru/20191014/1559738210.html>

### **ТАСС; 2019.10.15; ОБЪЕМ ПЕРЕВОЗКИ ЗЕРНА БОЛЕЕ ЧЕМ В ДВА РАЗА УВЕЛИЧИЛСЯ В НОВОСИБИРСКОМ РЕГИОНЕ ЗСЖД**

Объем перевозки зерна в Новосибирском регионе Западно-Сибирской железной дороги (ЗСЖД) по итогам 9 месяцев (январь-сентябрь) увеличился более, чем в два раза и превысил 354 тыс. т, сообщается во вторник на сайте Западно-Сибирской железной дороги.

«По оперативным данным, в январе - сентябре 2019 года объем перевозки зерна в Новосибирском регионе Западно-Сибирской железной дороги превысил 354 тыс. т, что более чем в 2 раза больше, чем за аналогичный период 2018 года», - говорится в сообщении.

На экспорт зерна поставлено на 22% больше, чем в аналогичный период прошлого года. Объем экспорта зерновых составил 88,2 тыс. т. В этом году в число стран-экспортеров добавился Иран, куда поставлено 8 т зерновых.

В этом году нет проблем с вагонами для транспортировки зерна, с которыми новосибирским аграриям пришлось столкнуться в прошлом году, сообщал ТАСС министр сельского хозяйства региона Евгений Лещенко. Зерно экспортируют за счет товаропроизводителей.

<https://tass.ru/ekonomika/7001029>

### **ТАСС; 2019.10.14; ВСЖД ПРИМЕТ НА РАБОТУ 509 ЧЕЛОВЕК ИЗ ПОСТРАДАВШИХ ОТ НАВОДНЕНИЯ ГОРОДОВ ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ**

Восточно-Сибирская железная дорога готова принять на работу 509 человек из пострадавших от наводнения городов Тулун и Нижнеудинск Иркутской области. Компания готова обучить людей без опыта, сообщается на сайте предприятия.

«Руководством **ОАО «РЖД»** принято решение об организации новых рабочих мест в пострадавших от летних паводков районов Иркутской области. Кандидаты на должности без соответствующего опыта смогут пройти обучение или курсы переподготовки», - говорится в сообщении.

Восточно-Сибирская железная дорога проходит через Тулун и Нижнеудинск - города, наиболее пострадавшие от летних наводнений в Приангарье. Так, в Тулуне уровень воды в реке Ия достиг почти 14 метров, было затоплено 887 жилых домов, эвакуированы 835 человек.

«В Тулунскую дистанцию пути требуются монтеры пути 2-5 разрядов и бригадиры по текущему содержанию и ремонту пути и искусственных сооружений. В Восточно-Сибирскую дистанцию инженерных сооружений требуются ремонтники 2-5 разрядов», - уточняется в сообщении.

В первые же дни стихийного бедствия Братский алюминиевый завод заявил о готовности принять жителей подтопленных районов Иркутской области на работу, госкорпорация «Ростех» и землячество «Байкал» собрали около 1 млрд рублей на строительство поселка для пострадавших от наводнения, банки реструктурировали выплаты по кредитам, многие компании помогли с размещением детей из Иркутской области в детских лагерях.

Паводки в Иркутской области начались в конце июня, когда из-за продолжительных дождей реки вышли из берегов. Погибли 25 человек, шесть числятся пропавшими без вести. Было подтоплено почти 17,4 тыс. домов, из них 1,3 тыс. снесло потоком воды, более 5 тыс. строений пойдет под снос.

<https://tass.ru/sibir-news/6997792>

### **ТАСС; 2019.10.14; КАЛИНИНГРАД ПРОСИТ МИНФИН СДЕЛАТЬ РЖД ЕДИНЫМ ОПЕРАТОРОМ ПАРОМОВ ЛИНИИ БАЛТИЙСК - УСТЬ-ЛУГА**

Власти Калининградской области обратились к министру финансов РФ Антону Силуанову с предложением рассмотреть вопрос о передаче полномочий единого оператора паромной линии Балтийск - Усть-Луга **компания «РЖД»**. Об этом ТАСС сообщила министр развития инфраструктуры региона Елена Дятлова.

Паромная линия Балтийск - Усть-Луга является единственной транспортной артерией, связывающей область с основной территорией России в обход иностранных государств. Наличие единого оператора позволит обеспечить ритмичную работу паромного сообщения, считают в правительстве области.

«Правительством Калининградской области отправлено инициативное письмо в адрес первого заместителя председателя правительства Российской Федерации - министра финансов Российской Федерации А.Г. Силуанова, в частности, по вопросу передачи **ОАО «РЖД»** полномочий единого оператора паромной линии Балтийск - Усть-Луга», - сказала Дятлова, добавив, что пока ответ в регионе не получен.

Область зависит от тарифной политики железных дорог Литвы и Белоруссии, которые не могут регулироваться из России. В мае снижение тарифа на транзит грузов по литовским железным дорогам **РЖД** спровоцировало сбой в работе паромной линии Балтийск - Усть-Луга. Значительная часть грузов ушла на сухопутный маршрут. За счет гибкой тарифной политики единый оператор - **РЖД** - мог бы регулировать транспортные потоки, перераспределяя их в зависимости от ситуации между паромной переправой и сухопутными маршрутами, и избегать проблем с неравномерной загрузкой паромной линии, считают в областном правительстве.

Как работает линия сейчас

Сейчас линию Балтийск - Усть-Луга обслуживают два парома «Балтийск» и «Амбал». Оператором судна «Амбал» является компания «ОБЛ-Шиппинг»- («Оборонлогистика», структура Минобороны РФ), оператором «Балтийска» выступает компания «БФИ». По оценкам Калининградской железной дороги (входит в **РЖД**), они могут обеспечивать перевалку 1,5 млн т грузов в год на внутрироссийских перевозках.

В 2020-2021 годах эти суда должны заменить два новых парома стоимостью 5 млрд рублей каждый. По оценкам областных властей, их выход на линию позволит обеспечить перевалку по паромной линии до 4 млн т грузов в год, что почти в три раза больше, чем сейчас.

Контракты на проектирование и строительство судов заключены между «Росморпортом» и «Невским судостроительно-судоремонтным заводом». Выход первого из строящихся паромов на линию планируется в 2020 году.

<https://tass.ru/ekonomika/6999249>

### **ПРАЙМ; 2019.10.14; ГТЛК В 2019 Г МОЖЕТ ПОЛУЧИТЬ 5 МЛРД РУБ ИЗ БЮДЖЕТА НА ЛИЗИНГ СУДОВ - ДОКУМЕНТ**

Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) в 2019 году может дополнительно получить из бюджета РФ 5 миллиардов рублей на лизинг гражданских судов, следует из подготовленного Минфином РФ проекта изменений в бюджет на 2019 год и плановый период 2020-2021 годов.

«Субсидия публичному акционерному обществу «Государственная транспортная лизинговая компания»... в целях лизинга (аренды) гражданских судов водного транспорта (Иные бюджетные ассигнования)... 5 миллиардов рублей», - говорится в материалах.

Документ также предусматривает дополнительное субсидирование в 2019 году в объеме 566 миллионов рублей российских компаний, закупающих гражданские суда, на возмещение затрат по уплате процентов по кредитам, взятым в банках и госкорпорации ВЭБ.РФ, а также лизинговых платежей.

Проект бюджета РФ на 2020-2022 годы также предусматривает субсидии ГТЛК на лизинг гражданских судов в 2020 и 2021 годах по 5 миллиардов рублей ежегодно.

Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) совместно с Центральным научно-исследовательским институтом морского флота разработала программу лизинга водного транспорта до 2031 года на 75,5 миллиарда рублей, из них 27,9 миллиарда рублей - бюджетные средства, сообщила компания в сентябре.

Государственная транспортная лизинговая компания находится в собственности РФ под управлением **Минтранса**. Компания специализируется на лизинге железнодорожной и авиационной техники, также осуществляет лизинг автомобильной и дорожной техники, морских и речных судов.

### **КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.10.15; МЕСТНАЯ АВИАЦИЯ КРУПНЕЕТ НА СУБСИДИЯХ; СОВЛАДЕЛЬЦЫ «ИРАЭРО» ВЛОЖИЛИСЬ В РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ**

Авиакомпания «Сибирская легкая авиация» («СиЛА»), принадлежащая совладельцу «ИрАэро» Юрию Лапину и его партнерам, купила читинскую региональную авиакомпанию «Аэросервис». Сделка прошла на фоне планов правительства увеличить субсидии для полетов в дальневосточные регионы. Эксперты согласны, что слияния повышают шансы региональных авиакомпаний на получение федеральных субсидий.

ООО «Сибирская легкая авиация», которое контролируют совладельцы «ИрАэро» Юрий Лапин и Владимир Миронов, приобрело авиакомпанию «Аэросервис», рассказали “Ъ” представители покупателя. Запись в ЕГРЮЛ о переходе прав собственности появилась 11 октября. Стороны отказались раскрыть сумму сделки. Собеседники “Ъ” на рынке считают, что компания могла обойтись в один-два годовых оборота, 340–680 млн руб. До сделки «Аэросервис» паритетно принадлежал гендиректору Сергею Иваненко и Павлу Креницыну.

Гендиректор и совладелец (36%) «СиЛА» Андрей Богданов отмечает, что поправки **Минтранса** к постановлению 1242 позволяют рассчитывать на расширение маршрутной сети (см. “Ъ” от 3 июня). Новая редакция предусматривает резкий рост субсидий для полетов на труднодоступные территории: повышающий коэффициент для таких перевозок увеличен с 1,25 до 1,8, а для рейсов в малые аэропорты с годовым пассажиропотоком менее 100 тыс. человек — до 2,1.

В список удаленных территорий добавлены Хабаровский, Приморский, Забайкальский края, Амурская область, Бурятия и ЕАО, что позволяет расположенному в Чите «Аэросервису» рассчитывать на субсидии.

Господин Богданов отмечает, что заявки уже поданы в Росавиацию. В 2018 году общий размер субсидирования составил 3,3 млрд руб., в 2019 году — 7,8 млрд руб.

Размер субсидии на маршрут может превышать 10 млн руб. в год. Например, для маршрута Иркутск — Красный Чикой (Забайкальский край) при двух полетах в неделю на самолете L-410 (19 мест) и коэффициенте 2,1 предельный размер субсидии составит 11,22 млн руб. в год.

Юридически «СиЛА» зарегистрирована в Магадане, но главный офис находится в Иркутске. В парке авиакомпании четыре Ан-28 (17 мест) и два L-410. Компания осуществляет перевозки между Новосибирском и Горно-Алтайском, Горно-Алтайском и Красноярском, Томском и Абаканом; между Иркутском и Улан-Удэ, Иркутском и Усть-Илимском; между Магаданом и Сусуманом, Магаданом и Омолоном. В 2018 году прибыль упала в 3,3 раза, до 3 млн руб., выручка выросла на 38,5%, до 323,4 млн руб. «Аэросервис» обслуживает рейсы в Иркутской области и Красноярском крае. В парке перевозчика четыре Ан-2, один ТВС-2МС, два L-410, одна Cessna 182 и два вертолета Ми-8МТ. В 2018 году прибыль упала в 62 раза, до 0,88 млн руб., выручка выросла на 56,5%, до 338,6 млн руб.

В «СиЛА» говорят, что после сделки авиакомпании будут тесно взаимодействовать, а маршрутная сеть и парк «Аэросервиса» увеличатся.

«Наличие судов разного типа в парке «Аэросервиса» позволит осуществлять различные авиаработы», — говорит Андрей Богданов. По его словам, для расширения парка планируется закупка трех ТВС-2МС производства новосибирского «Русавиапрома» и двух-трех новых L-410. Новые владельцы компании собираются создать в аэропорту Читы, где «Аэросервис» владеет ангарами и перроном, региональный центр обслуживания малой авиации. «За последние два года «СиЛА» восстановила пять посадочных площадок и открыла новые маршруты в Республике Алтай, Иркутской и Томской областях», — отмечают в авиакомпании.

Главный эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Федор Борисов говорит, что слияние двух авиакомпаний увеличит маршрутную сеть, перевозчики смогут сэкономить на управленческих расходах и обслуживании судов. Но главным преимуществом станет расширение возможности получить субсидии на региональные перевозки. В Сибири и на Дальнем Востоке, полагает эксперт, лишь немногие местные или региональные маршруты можно раскатать без государственного участия.

<https://www.kommersant.ru/doc/4125742?query=минтранс>

### **ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.10.15; «АЭРОФЛОТ» ВПЕРВЫЕ ЗА 12 ЛЕТ СОКРАТИТ ФЛОТ; ВОВРЕМЯ СДЕЛАТЬ ЗАКАЗЫ НА BOEING И AIRBUS ПОМЕШАЛИ ОЖИДАНИЯ РОССИЙСКОГО САМОЛЕТА MC-21**

В этом году парк «Аэрофлота» сократится впервые за 12 лет, следует из материалов авиакомпании. На конец 2018 г. у нее было 253 магистральных судна: 39 дальнемагистральных и 164 среднемагистральных (различные модели Airbus и Boeing), а также 50 российских региональных SSJ100. За 9 месяцев флот сократился на четыре судна: «Аэрофлот» получил два дальнемагистральных Boeing 777, но вывел из эксплуатации один дальнемагистральный Airbus 330, четыре среднемагистральных Airbus 320/321, а один SSJ100 сгорел 5 мая в «Шереметьево».

До конца года из группы «Аэрофлот» будет выведено еще восемь лайнеров: два А330, два А321 и четыре А320, говорится в презентациях авиакомпании. А320 есть также в парке

«дочки» «Аэрофлота», авиакомпании «Россия». Но все A320 будут выведены именно из «Аэрофлота», знают два человека, близких к группе.

Новых поступлений иностранных лайнеров в этом году не будет, «Аэрофлот» должен получить 10 первых российских SSJ100 из 100 заказанных в 2018 г. Пока совет директоров авиакомпании одобрил лизинг пяти SSJ100. «В соответствии с ранее согласованным планом в этом году предполагается передача «Аэрофлоту» 10 самолетов», – говорит представитель «Гражданских самолетов Сухого», производителя SSJ100.

Так что парк «Аэрофлота» сократится на два лайнера до 251. Последний раз сокращение было в 2007 г., когда флот стал меньше на пять судов (осталось 78): из эксплуатации разом были выведены все Ту-134 (12 шт.). После этого флот неизменно рос.

SSJ100 вместимостью 98 кресел «Аэрофлот» берет в целях поддержки российского авиапрома, региональные лайнеры плохо соответствуют его маршрутной сети, говорили менеджеры авиакомпании. В 2018 г. SSJ100 у «Аэрофлота» летали в среднем по 3,6 ч в сутки, а среднемагистральные Airbus и Boeing (вместимостью 140–180 кресел) – по 9–10 ч. Магистральный флот «Аэрофлота» в этом году сократится впервые с 2005 г. – и сразу на 11 судов до 192.

Представитель «Аэрофлота» говорит только, что компания сосредоточена на увеличении налета действующего парка для еще большего повышения операционной эффективности. В январе – августе «Аэрофлот» нарастил перевозки на 7,3% до 25,2 млн человек. Большая часть сокращений флота произойдет в конце года, а два Boeing 777 перевозчик получил еще весной. В сентябре перевозки «Аэрофлота» остались такими же, как в прошлом году, – 3,3 млн человек, сообщила Росавиация.

Причин сокращения флота представитель «Аэрофлота» не называет, но уверяет, что в 2020 г. парк вырастет за счет новейших дальнемагистральных судов Airbus 350. Парк всей группы вырастет к 2023 г. до 520 судов, на середину года их было 365 с учетом дочерних авиакомпаний.

Сокращение флота было ожидаемым, в предыдущие годы не были сделаны заказы, а суда продолжают планово выбывать, говорят два человека, близкие к «Аэрофлоту». Все предыдущие поступления новых лайнеров – исполнение крупных заказов, сделанных много лет назад, с получением двух Boeing 777 контракты завершены, констатирует один из собеседников. В 2018 г. вступило в силу требование к госкомпаниям согласовывать с правительством ввоз авиатехники дороже 1 млрд руб., это сложная процедура и она помешала заказам, говорит один из собеседников.

В предыдущие годы сотрудники «Аэрофлота» объясняли, что новейшие среднемагистральные Airbus и Boeing компания не заказывает, так как заказала их российского конкурента, разрабатываемый самолет MC-21. Начало поставок MC-21 несколько раз сдвигалось и сейчас ожидается в 2020 г. Правительственная комиссия по иностранным инвестициям только этой весной разрешила «Аэрофлоту» заказать новейшие самолеты Airbus 320 neo и Boeing 737 Max. «Аэрофлот» в ближайшее время планирует подписать договоры на поставку 32 neo. Airbus 350 были заказаны еще в 2007 г., на стадии разработки модели.

Топ-менеджеры всех крупнейших авиакомпаний признавали, что флот российских авиакомпаний избыточен, это давит на цены и снижает рентабельность перевозок. Но все понемногу флот наращивают: у S7 он вырастет в этом году на восемь судов и достигнет 100, флот «Уральских авиалиний» вырастет на два лайнера до 49.

«Аэрофлот» серьезную ставку делает на рост своего лоукостера «Победа», а его стратегия предусматривает прежде всего рост всей группы, это более важный показатель», – говорит гендиректор Infomost Борис Рыбак. Парк «Победы» в этом году вырос на шесть судов и достиг 30, флот всей группы должен составить на конец года 367 лайнеров (плюс один к 2018 г.), говорится в презентации «Аэрофлота».

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/10/14/813717-aeroflot-sokratit>

### **ИЗВЕСТИЯ; ВОЛОБУЕВ АЛЕКСАНДР, ЛИТОВКИН ДМИТРИЙ; 2019.10.15; ПОЛЕТ ЗАСЧИТАН; В РОССИИ ПОЯВЯТСЯ КРУПНЫЕ ПРОМЫШЛЕННЫЕ ДРОНЫ**

В России создается инфраструктура под разработку и массовый выпуск крупных промышленных дронов. Для их сертификации организуют сеть испытательных площадок стоимостью не менее 570 млн рублей, сообщили «Известиям» в НТИ «Аэронет». Это позволит наладить выдачу разрешений для аппаратов тяжелее 30 кг, их готовы использовать, в частности, промышленники и сельхозпредприятия. В результате отрасль беспилотной авиатехники получит серьезный импульс для развития. Однако проблема с сертификацией заключается не столько в отсутствии оборудованных полигонов, сколько в юридических пробелах - в нормативных актах пока просто нет подробных требований к дронам, отмечают эксперты.

#### **ПОДГОТОВЯТ ПЛОЩАДКИ**

В России будет развернута сеть экспериментально-цифровых полигонов для проведения летно-конструкторских и сертификационных испытаний беспилотных авиационных систем (БАС), рассказал «Известиям» соруководитель группы «Аэронет» Национальной технологической инициативы (НТИ) Сергей Жуков. До 2021 года на проект планируется потратить не менее 570 млн рублей.

По его словам, проект был одобрен в начале октября межведомственной рабочей группой под руководством помощника президента Андрея Белоусова и вице-премьера **Максима Акимова**.

- Полигоны нужны для проектирования, испытания авиатехники и ее сертификации. Процедура включает проверку самого беспилотника, а также его систем - винта, двигателя, наземных станций управления и каналов связи, - пояснил Сергей Жуков.

Он отметил: сегодня специальные полигоны для испытаний беспилотников активно вводятся в эксплуатацию во всем мире. Например, в США их шесть.

У нас есть концепция создания сети, в которую войдут как региональные, так и специализированные площадки. Первым узлом станет полигон на аэродроме Орловка в Тверской области, сказал Сергей Жуков. Помимо этого в сотрудничестве с европейскими компаниями будет разработано необходимое программное обеспечение. Оно позволит моделировать разные режимы работы БАС (конструкции и полета) в виртуальной среде.

Существующие полигоны не приспособлены для испытания аппаратов весом 30-750 кг, пояснили «Известиям» в пресс-службе НТИ. Вместе с тем у коммерческих компаний есть потребность в их эксплуатации. В итоге есть заявки на сертификацию различных беспилотников, которые сейчас не выполнены.

Сегодня продажи тяжелых беспилотников гражданского назначения практически невозможны. В 2019- 2022 годах более двух десятков компаний - разработчиков БАС планируют закончить ОКР и приступить к сертификации своих разработок, но не могут этого сделать, сказал «Известиям» исполнительный директор концерна «Международные аэронавигационные системы» Михаил Каневский.

Проблема сертификации заключается не только в отсутствии полигонов. До недавнего времени сама процедура не была описана в Федеральных авиационных правилах, подчеркнул гендиректор ассоциации «Аэронет» Глеб Бабинцев.

- В сентябре 2019 года вышел приказ **Минтранса** № 184 (вступает в действие в декабре. - «Известия» ), который создает нормативную основу для сертификации авиатехники, в том числе беспилотников тяжелее 30 кг, - пояснил он. - Поэтому теперь сертификацию тяжелых БАС можно инициировать на основании сертификационных базисов, которые должны разработать сами компании.

В пресс-службе **Минтранса** сказали только: беспилотные ВС массой свыше 30 кг подлежат сертификации, ее проводит **Росавиация**. Там на запрос «Известий» не ответили.

#### **УНИВЕРСАЛЬНЫЕ ДРОНЫ**

Первыми специализированными площадками для испытания беспилотников помимо аэродрома Орловка могут стать экспериментальный гидродром ЦАГИ в Дубне, аэродромы Ульяновск Восточный в Ульяновской области, Алферьево в Подмоскowie и Киржач во Владимирской области, сообщается в презентации проекта НТИ (есть у «Известий»). В материалах поясняется: БАС могут использоваться для мониторинга наземных объектов, доставки грузов и картографирования, охраны лесов (определение очагов возгорания, выявление участков сухостоя и прочее), сельхозработ.

Исполнительный директор «АвиаПорта» Олег Пантелеев отметил, что тяжелые беспилотники способны выполнять такие задачи с большей эффективностью, чем миниатюрные.

В частности, они могут перевозить более серьезные грузы и осуществлять мониторинг протяженных объектов - газопроводов, дорог и линий электропередачи длиной 1,5-2 тыс. км.

- Создание полигонов для испытаний беспилотников и отладки технологий практикуется во всем мире, - сказал «Известиям» директор центра перспективных исследований компании «Кронштадт» Владимир Воронов. - Они нужны, поскольку не каждая беспилотная фирма в состоянии содержать собственный испытательный комплекс.

По мнению независимого эксперта Антона Лаврова, такие испытательные центры упростят вывод на рынок крупных БАС для небольших компаний, что в конечном счете подстегнет их разработку в России.

Глава Copter Express Олег Понфиленок считает: развитию сектора БАС в стране мешают бюрократические проволочки. Например, изменений в законодательство, которые позволят летать на высоте до 250 м без закрытия воздушного пространства, рынок ждет с 2015 года.

- Никто не сомневается в том, что испытательные площадки для дронов нужны. Но в России уже существует соответствующая инфраструктура - около 20 аэродромов экспериментальной авиации, а также аэродромы ДОСААФ, - напомнил Глеб Бабинцев.

Проект по созданию сети испытательных аэродромов для беспилотников эксперт назвал «весьма спорным».

<https://iz.ru/931306/aleksandr-volobuev-dmitrii-litovkin/polet-zaschitan-v-rossii-poiaviatsia-krupnye-promyshlennye-drony>

### **РИА НОВОСТИ; 2019.10.14; РЕЖИМ «ОТКРЫТОГО НЕБА» МЕЖДУ ХАБАРОВСКОМ И ЯПОНИЕЙ ЗАРАБОТАЕТ В ОКТЯБРЕ**

Режим «открытого неба» с конца октября начнет действовать между Хабаровском и аэропортами Японии, куда совершаются рейсы, сообщил журналистам в понедельник генеральный директор АО «Международный аэропорт Хабаровск» Юрий Кондратчик.

«Опубликован на сайте **Росавиации** протокол переговоров между российскими и японскими авиационными властями о том, что с зимнего расписания, с конца октября, между Хабаровском и пунктами назначения Японии вводится режим «открытого неба», который снимает ограничения на полеты между Хабаровском и японскими пунктами назначения», - сказал Кондратчик.

Он отметил, что хабаровский аэропорт приступил к работе с японскими коллегами и российскими авиакомпаниями, чтобы реализовать эту возможность. В частности, группа «Северный ветер» уже заинтересовалась японскими направлениями.

Ранее сообщалось, что в понедельник начал принимать рейсы новый терминал внутренних авиалиний международного аэропорта Хабаровска им. Г.И. Невельского. Первым обслуженным рейсом стал рейс №305 авиакомпании Nordwin Москва-Хабаровск. Полностью перевести обслуживание рейсов в здание нового терминала планируется до конца октября.

Новый терминал пропускной способностью до 3 миллионов пассажиров 4 сентября открыл президент РФ **Владимир Путин**. Сейчас весь аэропорт Хабаровска ежегодно обслуживает немногим более 2 миллионов пассажиров.

Площадь нового внутреннего терминала - более 27 тысяч квадратных метров. Проект был реализован в рамках режима территории опережающего развития «Хабаровск» при участии японских инвесторов Sojitz Corp., JATCO, и JOIN. Общий объем инвестиций составил 4,9 миллиарда рублей, в том числе 3,9 миллиарда рублей - заемные средства ВЭБ.РФ и Фонда развития Дальнего Востока, 1 миллиард рублей - собственные средства инвесторов.

<https://ria.ru/20191014/1559745351.html>

### **ПРАЙМ; 2019.10.14; ОКОЛО 200 МЛН РУБ МОГУТ ВЫДЕЛИТЬ ИЗ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА НА РАЗВИТИЕ АЭРОПОРТА ПСКОВА**

Международный аэропорт Пскова имени княгини Ольги может получить в 2020 году на развитие из федерального бюджета около 200 миллионов рублей, сообщает пресс-служба администрации Псковской области.

«Несмотря на существующие сложности, у нас есть четкое понимание, как развивать предприятие, какие меры нужно предпринимать. Все федеральные руководители, от которых зависит принятие решений, нашу концепцию поддержали», - отметил губернатор Псковской области Михаил Ведерников на заседании администрации региона.

По его словам, в настоящее время по согласованию с **Минтрансом** в проект федерального бюджета на 2020 год на развитие псковского аэропорта заложено около 200 миллионов рублей.

Отмечается, что в следующем году рейсы из Пскова в Москву станут ежедневными, два раза в неделю самолеты будут отправляться из Пскова в Калининград, Сочи, Анапу и Симферополь.

<https://1prime.ru/transport/20191014/830408394.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2019.10.14; РОССИЙСКО-АРАБСКИЙ СВЕРХЗВУКОВОЙ БИЗНЕС-ДЖЕТ МОЖЕТ ПОЯВИТЬСЯ В 2027 ГОДУ**

Демонстратор российско-арабского сверхзвукового бизнес-джета может появиться в 2023 году, сам самолет – в 2027 году, инвестиции в проект на первом этапе оцениваются в 100 миллионов долларов, сообщил журналистам глава Минпромторга РФ Денис Мантуров.

«В 2027 году, например», - сказал министр, отвечая на вопрос, когда может появиться такой совместный самолет.

«Для того, что реализовать этап до демонстратора, это стоит примерно 100 миллионов долларов. Если демонстратор полетит в 2023 году, мы должны потратить 6 с чем-то миллиардов рублей, сами или совместно», - рассказал Мантуров.

Он отметил, что интерес к инвестициям в проект высказали Саудовская Аравия и ОАЭ. Кроме того, Эмираты являются потенциальным рынком для нового самолета.

«Альтернатив сегодня нету, которые завтра можно пойти и купить. Сегодня тем более, а завтра тоже не купишь. Поэтому это также развитие собственных компетенций высокотехнологичных в Эмиратах... Нам инвестиции нужны? Нужны. Значит, взамен этого мы должны развить компетенции. Это не будет глобальная компетенция, которая завтра позволит производить все под ключ, разрабатывать и двигаться дальше... Основное - это инвестиции, рынок и в технологическом плане, если уж справедливости ради говорить, то у них шикарный композитный завод», - сказал Мантуров.

«Там другая физика работает: при пересечении происходит звуковой барьер. Это основная проблема, с которой все борются и пытаются найти решение. Мы посчитали, что это возможно преодолеть, если мы вываливаемся за 18 км и там переходим на сверхзвуковой

режим. По сути, это будет соответствовать децибелам традиционного самолета, который летит на высоте 1 км», - сказал он, добавив, что самолету еще нужно пройти международную сертификацию в требованиях по допуску в части шума.

<https://ria.ru/20191014/1559756617.html>

### **ТАСС; 2019.10.14; РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ УВЕЛИЧИЛИ ПЕРЕВОЗКИ ЗА ДЕВЯТЬ МЕСЯЦЕВ НА 10,7%**

Российские авиакомпании с января по сентябрь 2019 года увеличили перевозки по сравнению с аналогичным периодом годом ранее на 10,7%, до 98,72 млн пассажиров. Это следует из уточненных данных **Росавиации**, которые опубликованы на сайте агентства.

«С начала года авиакомпании перевезли 98,72 млн пассажиров, рост по сравнению с аналогичным периодом прошлого года составил +10,7%, пассажирооборот увеличился до 247,6 млрд пассажиро-километров (+12,9%)», - говорится в сообщении.

При этом, по оперативным данным **Росавиации**, в сентябре российские авиакомпании перевезли 12,4 млн пассажиров, что на 4% больше по сравнению с аналогичным периодом годом ранее. Пассажирооборот достиг 31,46 млрд пассажиро-километров, что на 8% превысило показатель прошлого года.

В сентябре 2019 года **авиакомпания «Аэрофлот»** обслужила 3,3 млн пассажиров, сохранив объем авиаперевозок на уровне сентября прошлого года. Авиакомпания S7 перевезла 1,4 млн пассажиров (рост на 15 %), «Россия» - 1,3 млн пассажиров (+ 2%), «Победа» - более 965 тыс. пассажиров (+44%). «Уральскими авиалиниями» в сентябре 2019 воспользовались более 993 тыс. пассажиров (+2%).

С января по август 2019 года перевозки российских авиакомпаний возросли на 11,7%, до 86,3 млн пассажиров.

<https://tass.ru/ekonomika/6997362>

[Вернуться в оглавление](#)