**09 НОЯБРЯ 2018**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2018.11.08; КАБМИН ОДОБРИЛ ИНВЕСТПРОГРАММУ РЖД НА 2019-2021 ГГ ОБЪЁМОМ 2,3 ТРЛН РУБ

Правительство РФ одобрило финансовый план и инвестиционную программу РЖД на 2019-2021 годы общим объёмом 2,25 триллиона рублей, сообщил журналистам **министр транспорта** Евгений **Дитрих**.

Правительство в четверг рассматривало проекты этих документов.

«Решение правительства, которое было подготовлено и которое сегодня было обсуждено, состояло в том, чтобы одобрить инвестиционную программу и финансовый план ОАО «РЖД» на 2019 год и на плановый период 2020–2021 годов. Объём инвестиционной программы определён в сумме 2 триллиона 250 миллиардов рублей на три года», – сказал **Дитрих** по итогам заседания правительства.

Он добавил, что значительную часть в этой инвестиционной программе составляют проекты, которые выполняются во исполнение поручений президента и правительства. Объём финансирования таких проектов на три года в сумме составит 812 миллиардов рублей.

«Уделяется внимание восстановлению сети для ускорения движения, значительная часть средств направляется на обновление подвижного состава и на проекты развития», – рассказал министр.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/5769733>

<http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/pravitelstvo-utverdilo-investprogrammu-i-finplan-rzhd-na-2019-2021-gg/>

<https://www.1tv.ru/news/2018-11-08/355339-na_zasedanii_pravitelstva_obsudili_zadachi_stoyaschie_pered_rossiyskimi_zheleznodorozhnikami>

### RNS; 2018.11.08; МИНТРАНС ОЖИДАЕТ РОСТА ПОГРУЗКИ НА СЕТИ РЖД В 2018 ГОДУ НА 2,2%

**Министерство транспорта** России прогнозирует рост погрузки на сети РЖД по итогам 2018 года на 2,2% по сравнению с 2017 годом – до 1,289 млрд тонн, сообщил глава ведомства Евгений **Дитрих** в ходе заседания правительства, трансляцию которого вел телеканал «Россия 24».

«По итогам года погрузка грузов на сети РЖД будет достигнута в размере 1,289 млрд тонн. Увеличение к уровню 2017 году составит 2,2%. Грузооборот по инфраструктуре составит не менее 3,289 трлн тонн-километров, рост на 3,5% к уровню 2017 года», – сказал он.

Рост погрузки будет обеспечен в первую очередь за счет увеличения перевозок каменного угля (+5%), черных металлов (+8,2%), хлебных грузов (+20%), уточнил **Дитрих**. Погрузка грузов на 2019 год составит 1,309 млрд тонн, что на 1,5% выше уровня 2018 года.

«Доходы от перевозок в 2018 году оцениваются в размере 1,577 трлн руб, что на 5,6% превышает доходы прошлого года», – сказал **Дитрих**, добавив, что чистая прибыль РЖД за 2018 год может составить 15 млрд руб. К 2021 году чистая прибыль может вырасти в 1,8 раза – до 37,1 млрд руб. Он уточнил, что инвестиционная программа РЖД на 2018 года составит 547 млрд руб.

<https://rns.online/transport/Mintrans-ozhidaet-rosta-pogruzki-na-seti-RZHD-v-2018-godu-na-22-2018-11-08/>

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2018.11.08; МИНТРАНС ПРЕДЛАГАЕТ ПЕРЕОРИЕНТИРОВАТЬ ЧАСТЬ ГРУЗОВ С Ж/Д НА РЕКИ

**Минтранс** РФ ставит задачу перераспределить грузопотоки между железными дорогами и реками и повысить их экономическую эффективность в рамках создания транспортного экономического баланса, сообщил журналистам в кулуарах форума River Port зам**министра транспорта** РФ, руководитель **Росморречфлот**а Юрий Цветков.

**Минтранс** и заинтересованные ведомства ранее рассматривали вопрос целесообразности предоставления скидок к тарифам на железнодорожные перевозки на маршрутах, совпадающих с внутренними водными путями. Обсуждалось, что скидки РЖД могут негативно сказаться на строительстве судов типа «река» и грузообороте по речным артериям.

«У нас сейчас налажены рабочие взаимоотношения с РЖД, и мы сейчас выходим на конструктивные подходы по разным видам груза, чтобы соблюсти баланс по транспортировке по железной дороге и по реке. …важно эту работу координировать, то есть с учётом ограниченных пропускных способностей, зачастую перегруженности на южном направлении, я как пример привожу, на южные порты России, эти грузы можно переориентировать на реку», – отметил Цветков.

Спикер считает, что это положительно скажется и на ж/д, и на речных перевозках. Цветков указал, что речь об отмене скидок РЖД в этом случае не идет – это прерогатива правительства, а не **Минтранса**.

«Железной дороге самой невыгодно с учётом как всегда ограниченных средств делать колоссальные инвестиции, тем более на дорогих направлениях – окупаемость у них будет достаточно долгой. Потому проще взять грузы, которые для них более интересны, передать другие грузы на реку и таким образом соблюсти интерес», – заключил спикер.

РЖД с 2013 года получили право в определенных случаях давать надбавки и скидки к грузовому тарифу в рамках коридора – изначально от минус 12,8% до 13,4%. Затем скидка была расширена до 25%. На 2017 год верхняя планка надбавки к грузовому тарифу РЖД снижена до 10% с 13,4%, а граница скидки расширена до 50%. Верхняя граница тарифного коридора в 2018 году снижена до 8%.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ОЛЬГА ИГНАТОВА; 2018.11.09; ПЕРЕШЛИ ПОРОГ; С РОССИЯН НАЧНУТ ВЗИМАТЬ ПОШЛИНУ ПРИ ВВОЗЕ ТОВАРОВ НА СУММУ ОТ 500 ЕВРО

С 1 января 2019 года на территорию Евразийского экономического союза (ЕАЭС), включающего Россию, Армению, Беларусь, Казахстан и Киргизию, физические лица смогут беспошлинно ввезти товаров для личного пользования на 500 евро.

Теперь за провоз больших сумок многим придется доплачивать. Фото: ReutersТеперь за провоз больших сумок многим придется доплачивать. Фото: Reuters Теперь за провоз больших сумок многим придется доплачивать. Фото: Reuters

При этом общий вес таких товаров не должен превышать 25 килограммов. Совет Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) с 2019 года втрое снизил порог беспошлинного ввоза наземными видами транспорта товаров для личных целей - с полутора тысяч евро до 500, вес сокращен вдвое (сейчас еще можно ввезти 50 килограммов. Решение совета, подписанное всеми членами комиссии, опубликовано на правовом портале ЕАЭС.

Изменения коснутся товаров, которые граждане ввозят с собой на территорию союза автомобильным, железнодорожным либо морским транспортом, а также в пешем порядке.

Если человек захочет ввезти больше товаров на большую сумму, то нужно будет заплатить пошлину в размере 30 процентов от стоимости товара, но не менее четырех евро за каждый лишний килограмм веса.

Если товаров наберется больше, чем указано в норме, и по весу, и по сумме, взиматься будет та пошлина, которая больше по сумме.

Для ввоза товаров воздушными судами правила останутся теми же: норма составляет 10 тысяч евро или 50 килограммов.

Нормы для табачных изделий и алкоголя не будут меняться. По-прежнему без уплаты пошлины можно будет ввезти 200 сигарет, 50 сигар и не более трех литров спиртных напитков.

Решение о постепенном снижении беспошлинного ввоза страны ЕАЭС приняли еще в конце 2017 года. Как ранее сообщал «Российской газете» минфин, оно предполагает два этапа: снижение до 500 евро в месяц с 1 января 2019 года и до 200 евро за одну посылку с 1 января 2020 года.

<https://rg.ru/2018/11/08/normy-besposhlinnogo-vvoza-tovarov-nazemnym-transportom-uzhestochat.html>

### ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЕЛИЗАВЕТА КАРПОВА; РАБОТАТЬ НА ОПЕРЕЖЕНИЕ; КАК ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ ВЛИЯЮТ НА ПРОЦЕСС ПОДГОТОВКИ КАДРОВ ДЛЯ ТРАНСПОРТА?

Процесс цифровизации уже начался. Если раньше об этом говорили исключительно как о перспективе, то сейчас с уверенностью можно сказать – будущее уже наступило. Один за другим реализуются проекты по внедрению цифровых технологий в транспортную инфраструктуру, решаются поставленные государственными программами задачи, строятся грандиозные планы.

Момент проникновения цифровизации в систему подготовки кадров был неизбежен. Для того чтобы управлять современным транспортом, нужны специалисты, разбирающиеся в интеллектуальных системах управления, в IT–технологиях в целом. Перед транспортными вузами встала непростая задача: разработать образовательные программы, которые помогут подготовить высококвалифицированных транспортников. Однако цифровые технологии распространяются быстрее, чем протекает процесс обучения, что усложняет решение задачи. О том, почему цифровизации отведена одна из главных ролей в системе подготовки кадров, какие меры уже предприняты РУТом и о планах на ближайшее будущее корреспондент «ТР» побеседовал с профессором, кандидатом технических наук директором Института управления и информационных технологий (ИУИТ (МИИТ) Сергеем ВАКУЛЕНКО.

– На ваш взгляд, почему столь большое внимание сейчас уделяется цифровизации в сфере подготовки кадров?

– Мне кажется, что степень внимания, оказываемого процессу внедрения цифровых технологий, оправданна. При этом речь идет не только о системе подготовки кадров, но об отрасли в целом. Современному работнику транспорта необходимы знания для работы в мультимодальной среде, он должен уметь применять цифровые технологии для управления сложными интегрированными производственно–техническими системами и бизнес–процессами. В связи с этим руководством **Министерства транспорта** РФ была поставлена задача: цифровыми компетенциями в ближайшем будущем должны обладать все выпускники транспортных вузов.

В число важнейших приоритетов развития транспортного образования входит подготовка высококвалифицированных специалистов, которые должны быть не только готовы активно внедрять цифровые технологии в работу предприятий транс-

портно–логистического комплекса, но и способны разрабатывать инновационные IT–сервисы для повышения конкурентоспособности отечественных компаний на мировом рынке.

– Какое место в этом процессе отведено РУТу?

– Российский университет транспорта работает на опережение в соответствии с интересами и потребностями государства, регионов, работодателей. Цифровая тематика занимает важное место в вузовских программах подготовки будущих специалистов. Соответствующие образовательные программы разрабатываются и реализуются во взаимодействии с крупнейшими предприятиями отрасли при непосредственном участии их руководителей и специалистов. Благодаря тесному сотрудничеству с **Министерством транспорта** РФ, а также с ОАО «РЖД» и другими транспортно–логистическими компаниями университет занимает лидирующие позиции в кадровом и научном обеспечении высокотехнологичных отраслей.

На наш взгляд, цифровая трансформация предполагает широкие возможности для новых моделей управления процессами транспортировки грузов, которые коренным образом меняют формы оказания услуг и технологической деятельности транспорта. Значит, создаются предпосылки для новых конкурентных преимуществ в сфере образования и подготовки кадров. Уже в 2019 году на базе кафедры «Логистические транспортные системы и технологии» открывается новый профиль «Цифровой транспорт и логистика».

В рамках указанного профиля будет осуществляться подготовка специалистов нового поколения, обладающих знаниями в области создания современных интегрированных транспортно–логистических сетей и комплексов на основе проактивного управления, цифровых платформ для координации транспортно–логистической деятельности, развития цифровых сервисов на всех этапах жизненного цикла транспортного продукта и цифровой трансформации железнодорожной инфраструктуры.

Университетом запланировано повышение квалификации специалистов транспортно–логистических компаний и профессорско–преподавательского состава транспортных вузов по вопросам развития цифровых технологий управления транспортными процессами.

– Готов ли университет к данной деятельности?

– В составе РУТа существует соответствующее подразделение – Институт управления и информационных технологий (ИУИТ). Как его руководитель я могу сказать, что институт имеет хорошую базу для решения поставленных задач.

Не один десяток лет в институте функционируют информационные и технологические кафедры: «Вычислительные системы и сети» «Прикладная математика–1», «Управление транспортным бизнесом и интеллектуальные системы», «Управление эксплуатационной работой и безопасностью на транспорте», «Логистические транспортные системы и технологии», «Логистика и управление транспортными системами», «Железнодорожные станции и узлы» и «Автоматизированные системы управления (АСУ)».

Так, например, кафедра «Вычислительные системы и сети» готовит специалистов по проектированию и эксплуатации современных средств вычислительной техники, компьютерных сетей, баз данных, программного обеспечения.

На базе кафедры работает академия CISCO, в рамках которой проводится подготовка сертифицированных специалистов по работе с современным сетевым оборудованием. Уровень преподавания определяется высокой квалификацией педагогического состава. Преподаватели имеют международные сертификаты.

Кроме этого, кафедра занимается подготовкой специалистов по информационной безопасности на уровне бакалавриата и планирует открытие магистратуры по данному направлению, что является крайне важным в условиях цифровой экономики.

Не остается без внимания и актуальный вопрос импортозамещения. В данном направлении успешно осуществляется подготовка специалистов по работе с отечественным вычислительным комплексом «Эльбрус».

В перспективе будет осуществлена модернизация учебной базы кафедры в направлении развития средств обеспечения информационной безопасности на базе отечественных технических решений.

Именно в рамках существующих информационных кафедр и создаваемой кафедры «Цифровые технологии управления транспортными процессами» будут осуществляться наиболее ощутимые изменения.

– Каковы направления научной деятельности кафедр института в области цифровых технологий?

– Среди основных направлений можно выделить два. Первое – развитие цифровых образовательных технологий. Научные исследования кафедры «Автоматизированные системы управления» в указанном направлении нацелены на создание в отрасли образовательной среды, необходимой для кадрового обеспечения цифровой трансформации транспорта, предусмотренной в рамках направления «Цифровой транспорт и логистика» национальной программы «Цифровая экономика Российской Федерации». Второе направление научной деятельности – развитие методов расчета и проектирования информационных систем, в том числе автоматизированных систем управления.

В настоящее время в рамках первого направления проводятся ряд исследований, которые предполагают решение важных для отрасли задач. Планируется создание современной специализированной платформы открытого онлайн–обучения в области цифрового транспорта и логистики. Она должна включать в себя совокупность сервисов, обеспечивающих высокое качество образовательного процесса: средства автоматизированной оценки и контроля качества образовательных ресурсов, технологии видеоконтроля аттестационных мероприятий, виртуальные лаборатории для привития навыков практической работы, сервис по построению индивидуальных траекторий обучения. В частности, сотрудники кафедры занимаются решением проблемы разработки средств автоматического контроля актуальности знаний.

На данном этапе планируется создание соответствующего учебно–методического обеспечения образовательного процесса, осуществляемого кафедрой. В частности, создание новых образовательных программ магистратуры по направлениям подготовки «Информатика и вычислительная техника» и «Информационные системы и технологии» («Информационная аналитика и технологии «больших данных», «Транспортное планирование»). Разрабатываются учебно–методические комплексы профессиональной переподготовки специалистов транспорта по программам «Информационные системы и технологии на транспорте», «Системы поддержки принятия решений при управлении транспортным комплексом».

Научные исследования кафедры по второму направлению нацелены на повышение качества принимаемых при управлении транспортным комплексом решений. Активная работа ведется над процессом совершенствования методов и средств компьютерной поддержки. В частности, речь идет о системе помощи при формализации задачи управления (с использованием программ–ботов), автоматизации процедур сбора необходимых данных из удаленных источников, поиска оптимальных решений с использованием высокопроизводительных средств вычислений (суперкомпьютеров). Важно не забыть и о системе управления аналитических приложений, осуществляющих мониторинг качества принимаемых решений.

Научно-исследовательская лаборатория «Грузовая и коммерческая работа», на базе которой будет сформирован центр «Интеллектуальные транспортные системы и технологии», разрабатывает, внедряет и сопровождает перевозочные технологии, цифровые технологии и автоматизированные системы в области транспортной логистики. Основными разработками являются системы, находящиеся в постоянной эксплуатации в ОАО «РЖД»: Единая автоматизированная система актово-претензионной работы (ЕАСАПР), Автоматизированная система оперативного контроля и анализа качества коммерческой работы и безопасности грузовых перевозок (АСКМ), Автоматизированная система терминально-складской деятельности (АС ТЕСКАД). На все разработки НИЛ ГКР получены свидетельства о государственной регистрации программ для ЭВМ. В настоящее время лаборатория работает в направлении создания систем искусственного интеллекта в рамках программы «Цифровая железная дорога» ОАО «РЖД», среди которых интеллектуальный коммерческий осмотр поездов и вагонов, электронный претензионист и другие.

– Можно ли уже сейчас ознакомиться с результатами научных исследований?

– Да, эта информация доступна. Если говорить о результатах научного направления по развитию цифровых и образовательных технологий, то на данном этапе уже разработаны методика оценки качества электронных курсов и программный комплекс «Автоматизированная система оценки качества электронных (дистанционных) курсов». Отметим, что АСКДК внедрена в системы дистанционного обучения ОАО «РЖД» и Пенсионного фонда России (ПФР). Помимо этого разработан программный комплекс «Виртуальная лаборатория», который активно используется в образовательном процессе университета. Сотрудниками университета создано более 150 курсов по современным цифровым технологиям, учебно–методическая база которых используется при повышении квалификации работников транспорта.

В настоящее время преподаватели кафедры активно участвуют в работе технического комитета № 461 по стандартизации «Информационные и телекоммуникационные технологии в образовании». Важным результатом работы кафедры «АСУ» стала автоматизированная система контроля знаний работников, связанных с обеспечением безопасности перевозок, которая успешно внедрена в ОАО «РЖД».

К основным результатам, полученным в ходе работы над развитием методов расчета и проектирования информационных систем, мы относим успешно разработанные методы и модели оценки показателей качества информации в автоматизированных системах, методы и модели расчета временных характеристик информационных систем, цифровые технологии проектирования систем.

В частности, сотрудниками кафедры разработаны технологии и математические модели поддержки принятия решений при управлении транспортным комплексом: математическая модель оптимального планирования использования вагонного парка операторской компании, методика и технология мониторинга качества решений при управлении технической станцией, архитектура веб–сервиса поддержки решений.

– Планируется ли реструктуризация университета в связи с активным внедрением цифровых технологий в процесс подготовки кадров?

– Да, в структуре университета произойдут изменения, которые затронут и наш институт. **Министерством транспорта** РФ поддержано решение Ученого совета университета о переименовании «Института управления и информационных технологий» (ИУИТ) в «Институт управления и цифровых технологий» (ИУЦТ), о создании специализированной кафедры «Цифровые технологии управления транспортными процессами» и научно–образовательного центра «Интеллектуальные транспортные системы и технологии» на базе НИЛ ГКР.

Главная цель трансформации: укрепление позиции университета и института как отраслевого технологического лидера в использовании информационных систем, цифровых технологий и инновационных решений. Наша задача – стать партнером государства в вопросах построения цифровой транспортной инфраструктуры, модификации и развития цифровых технологий транспортной отрасли России.

Что касается ожиданий от будущих выпускников вуза, то мы планируем осуществлять подготовку специалистов широкого спектра. Наша обязанность – за годы обучения воспитать высококвалифицированных специалистов, способных решать на высоком инженерном уровне стратегические задачи развития транспортного комплекса, имеющих навыки применения методов математического и имитационного моделирования, осуществлять бизнес–планирование транспортных проектов, умеющих использовать современные цифровые технологии при организации и управлении перевозочным процессом.

В рамках ИУЦТ будут созданы два новых подразделения: кафедра «Цифровые технологии управления транспортными процессами» и научно–образовательный центр «Интеллектуальные транспортные системы и технологии». Кафедры «Вычислительные системы, сети и информационная безопасность», «Железнодорожные станции и транспортные узлы», «Математическое моделирование и системный анализ» получат новые названия.

В частности, будут переименованы «Центр развития цифровых технологий и формирования единого информационного пространства транспортной отрасли» и научно–образовательный центр «Цифровая информационно–аналитическая оптика».

Помимо перечисленных изменений в рамках Института управления и цифровых технологий (ИУЦТ) будет создана лаборатория интеллектуальных систем и цифровых технологий управления транспортными процессами. Предполагается, что она поможет в решении ключевых технико–технологических и инженерных задач перевозочного процесса, а также общего функционирования различных видов транспорта.

Предполагается, что научно– образовательный центр «Интеллектуальные транспортные системы и технологии» продолжит работы в части развития технологий и цифровых технологий транспортно–логистических процессов.

В ближайшее время этот наработанный опыт необходимо распространить и на другие виды транспорта, особо учитывая цифровые технологии мультимодальных (смешанных) грузовых перевозок.

В будущем мы продолжим работать над созданием интеллектуальной системы и цифровых технологий управления транспортными процессами, интегрирующих существующие системы управления (цифровой поезд, цифровая железная дорога, цифровой транспорт) и новые разработки по моделированию транспортных процессов. Планируется создание интерактивного образовательно–презентационного комплекса дополненной реальности, обеспечивающего теоретическое изучение технологии и конструкционных особенностей инфраструктуры.

В частности, важной для нас темой остается обслуживание маломобильных групп населения на объектах транспортной инфраструктуры. Планируем работать над созданием учебно–лабораторного комплекса по изучению современных подходов к решению данной проблемы.

<http://transportrussia.ru/item/4626-rabotat-na-operezhenie.html>

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2018.11.08; МОЛОДЫМ ИЗОБРЕТАТЕЛЯМ ВЫДАДУТ ПО 500 ТЫС РУБ НА ТРАНСПОРТНЫЕ РАЗРАБОТКИ

Молодые изобретатели смогут получить по 500 тысяч рублей на инновационные разработки в рамках конкурса «Умник Автонет», рассказали РИА Новости в пресс-службе рабочей группы Национальной технологической инициативы «Автонет».

«В этом году в связи с разрешением тестирования беспилотных автомобилей в Москве и Татарстане, наблюдается заинтересованность конкурсом студенческими научными лабораториями, НИИ и вузами. Инноваторы готовят разработки, связанные с высокой автоматизацией транспортных средств и решениями на основе применения больших данных. Победители получат 500 тысяч рублей. Всего может быть отобрано 50 инноваторов», – сообщил собеседник агентства.

Конкурс направлен на поддержку коммерчески ориентированных научно-технических проектов молодых исследователей. Принимать участие в конкурсе по данной программе могут люди в возрасте от 18 до 30 лет включительно, являющиеся гражданами РФ, и ранее не побеждавшие в программе. Грант должен быть направлен на выполнение разработки в течение не более 24 месяцев.

«Следует отметить, что «Умник» - это лишь первая ступень поддержки инноваторов в РФ. Впоследствии молодые ученые могут рассчитывать на помощь как при создании собственного бизнеса за счет базовых программ «Старт» - до двух миллионов рублей, так и при масштабировании бизнеса – программ «Развитие», «Коммерциализация» - до 20 миллионов рублей», – отметили в пресс-службе.

Сроки принятия заявок по конкурсу – до 14 ноября, затем в течение месяца будут определены финалисты, которые получат гранты.

В 2017 году российские молодые ученые в рамках конкурса представили новые систему контроля движения автобусов, робота-курьера малогабаритных грузов, систему слежения за соблюдением ПДД (робота – «гаишника»), инновационный дальномер, электромобиль на солнечных батареях, систему проверки устойчивости мостов и другие инновационные разработки.

### РБК; ЛЮДМИЛА ПОДОБЕДОВА, ВАЛЕРИЯ КОМАРОВА; 2018.11.09; ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ НАЧАЛИ ПЕРЕВОЗИТЬ БЕНЗИН; ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ НАЧАЛИ ВОЗИТЬ АВТОМОБИЛЬНОЕ ТОПЛИВО НА ПОЛУОСТРОВ, СООБЩИЛИ РБК НЕСКОЛЬКО ТРЕЙДЕРОВ. ЭТО МОЖЕТ СНИЗИТЬ ЦЕНЫ НА МЕСТНЫХ АЗС, КОТОРЫЕ ФАС НАЗЫВАЛА ЗАВЫШЕННЫМИ

С начала октября бензовозы начали доставлять топливо по Крымскому мосту на полуостров. Об этом РБК рассказали трейдеры, поставляющие его в Крым, и топ-менеджер местной сети АЗС.

В ночь на 1 октября по Крымскому мосту открыли движение для большегрузов, которым ранее был запрещен въезд, но тогда провоза нефтепродуктов это не коснулось из-за проблем с инфраструктурой – не были готовы стационарные досмотровые комплексы со стороны Крыма, сообщали источники РБК. Поэтому топливо на полуостров по-прежнему ввозилось через грузовую паромную линию порта Кавказ – Керчь. В четверг, 8 ноября, гендиректор государственного унитарного предприятия Республики Крым «Крымские морские порты» Алексей Волков сообщил, что сейчас опасные грузы (к ним относятся нефтепродукты) не идут через эту паромную переправу.

**Министр транспорта** Евгений **Дитрих** 2 октября сказал, что движение бензовозов по Крымскому мосту откроется только через 1,5–2 месяца. 8 ноября представитель федерального **Минтранса** отказался от комментариев, в **Минтрансе** Крыма пока не ответили на запрос РБК.

Заместитель директора компании «Олегор РК» Олег Карпаев (поставляет топливо в Крым) сообщил РБК, что бензовозы с дизельным и печным топливом пропускают по Крымскому мосту практически с момента открытия грузового движения – со 2–3 октября. «Что касается бензина, для его перевозки необходимы спецразрешения, так как он считается опасным грузом. Перед въездом на мост проводятся проверки, в ходе которых открывают секции бензовозов и смотрят, какой вид топлива они перевозят. Цистерны с бензином разворачивают, за перевозку таких грузов могут оштрафовать», – сказал он.​

Информацию о провозе в Крым дизтоплива по мосту РБК подтвердил и топ-менеджер одной из местных сетей. По его словам, участники рынка уже обратились в **Ространснадзор** за разрешениями на провоз бензина на полуостров, но пока никто их не получил. Впрочем, источник в профильном дорожном ведомстве сказал РБК, что бензовозы с бензином и дизелем едут по мосту с начала октября. Дорожники согласовывают заявки, межрегиональные отделения **Ространснадзор**а на их основании выдают перевозчикам спецразрешения, добавил он.

«После получения оператором дороги заключения о соответствии (ЗОС) **Ространснадзор** начнет в установленном порядке осуществлять выдачу разрешений на проезд транспорта с опасными грузами. В свою очередь, перевозчик обязан будет выполнять требования, установленные законодательством», – сообщили РБК в пресс-службе **Ространснадзор**а. На дополнительные вопросы представитель ведомства не ответил.

По участку дороги через Крымский мост разрешен проезд всех транспортных средств, согласно действующему в России нормативно-правовому законодательству, заявила представитель ФКУ «Упрдор «Тамань» (оператор автодорожной части Крымского моста) Алина Черно**иванов**а. Но она не стала комментировать, разрешено ли провозить бензин по Крымскому мосту.

Один из трейдеров, поставляющих топливо в Крым, подтверждает, что помимо дизеля на полуостров по мосту уже ввозят и бензин. «Бензовозы ездят на свой страх и риск. Никаких спецразрешений на перевозку бензина или дизеля никому не выдавали, но и запретов тоже нет. Также отсутствуют запрещающие проезд бензовозов знаки, за игнорирование которых водители рискуют лишиться прав», – пояснил собеседник РБК.

Главной проблемой провоза бензина собеседник РБК назвал отсутствие маршрутных разрешений от МЧС Крыма, где зарегистрированы бензовозы. «МЧС не согласовывают маршрут провоза топлива через Крымский мост. Любой сотрудник ГИБДД вправе остановить транспорт и потребовать такое разрешение. При его отсутствии водителя положено штрафовать, а бензовоз разворачивать», – отмечает собеседник. По его словам, основная трудность с получением таких разрешений в том, что силовики опасаются террористических угроз. РБК направил запрос в МЧС.

Запрет на провоз бензина по Крымскому мосту может быть вызван его легкой воспламеняемостью, сказал РБК заведующий кафедрой технологий переработки нефти РГУ нефти и газа им. Губкина Владимир Капустин. «Температура кипения дизельного топлива колеблется от 180 до 350 градусов Цельсия. Для бензина 180 градусов – уже предельная температура кипения», – объясняет эксперт. По его словам, при утечках топлива бензовоз может взорваться, а грузовики, перевозящие дизель, в такой же ситуации остаются в безопасности. Поэтому он считает оправданным, что бензин относят к классу опасных грузов, на провоз которых требуется специальное разрешение.

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) ждет снижения цен на топливо в Крыму, после того как начнутся поставки бензовозами по автодороге и цистернами по железной дороге по Крымскому мосту, говорил 16 октября замглавы ведомства Анатолий Голомолзин.

ФАС еще весной 2018 года возбудила дело против трейдеров, которые поставляют топливо в Крым, – их обвинили в завышении цен. «Мы обсуждали несколько вариантов, как можно повлиять на расходы компаний, которые работают в Крыму. В том числе как снизить тарифы на транспортировку по территории Крыма железнодорожным транспортом, что изменится после того, как заработают перевозки по Крымскому мосту – и по железной дороге, и бензовозами», – говорил Голомолзин. По его словам, цель ФАС – довести стоимость бензина на полуострове до уровня цен в Краснодарском крае (снизить на 3–5 руб.) после полноценного запуска движения по Крымскому мосту.​ ​По данным Крымстата, стоимость литра бензина АИ-92 в Симферополе 6 ноября составила 46,99 руб., дизтоплива – 50,5 руб. При этом средняя цена бензина АИ-92 в России, по данным ЦДУ ТЭК, составила 41,69 руб., дизтоплива – 45,35 руб.

Крупные российские нефтяные компании не владеют заправками в Крыму и не поставляют туда топливо, опасаясь попасть под западные санкции, отмечает генеральный директор «Аналитики товарных рынков» Михаил Турукалов. По его словам, трейдеры, поставляющие топливо на полуостров, вынуждены продавать его дороже, чтобы окупить свои затраты на закупку, перевозку и другие риски. Еще одной причиной высоких цен в Крыму он называет нехватку бензина и дизеля на материке, а также ограниченное количество путей его завоза. «Цены на топливо могут снизиться по сравнению с текущими, если объемы его завоза через Крымский мост вырастут: текущего объема пока недостаточно», – отметил он.

<https://www.rbc.ru/business/09/11/2018/5be4357b9a794769932a244c>

### КОММЕРСАНТ; ИВАН БУРАНОВ; 2018.11.09; ТЕХОСМОТР ПРИВЯЖУТ К КИЛОМЕТРАМ И АВАРИЯМ; В РФ МОГУТ ВВЕСТИ СИСТЕМУ ИНДИВИДУАЛЬНЫХ ПРОВЕРОК АВТОМОБИЛЯ

Регулярно попадающие в ДТП транспортные средства или машины с большими пробегами, как, например, такси, будут проходить технический осмотр чаще, чем свежие или безаварийные авто. Такой вариант реформы процедуры ТО уже разрабатывается после внедрения системы электронных паспортов транспортных средств. Эксперты поддержали идею, но отмечают, что в современных реалиях ее реализовать будет сложно: 80% автовладельцев техосмотр не проходят, а необходимые по закону диагностические карты просто покупают.

О разработке новой системы мониторинга состояния транспортных средств рассказал директор департамента научно-технической деятельности АО «Электронный паспорт» Борис Ионов в рамках заседания научно-технического совета Торгово-промышленной палаты РФ. АО «Электронный паспорт», оператор недавно запущенной системы электронных ПТС (ЭПТС), напомним, является дочерней структурой госкорпорации «Ростех». В информационную систему поступают сведения о машине (кроме данных о собственнике), которые формируют полную историю автомобиля.

По словам Бориса Ионова, разрабатывается сервис, позволяющий создать «индивидуальную программу» ТО для машины на основе ее характеристик, особенностей эксплуатации, данных о ДТП, страховых случаях, пробеге, техобслуживании и отзывных кампаниях. На основе анализа формируется либо «хорошая» история (техосмотр можно проходить реже, и он обойдется дешевле), либо «плохая» (более частое и тщательное ТО, а значит, и более дорогое). Наихудший сценарий – введение ограничений на эксплуатацию автомобиля с передачей сведений в ГИБДД и даже запрет на эксплуатацию.

 «Индивидуальные программы ТО можно сделать даже для конкретных моделей, категорий автомобилей,– пояснил “Ъ” Борис Ионов.– Например, обычному автомобилю ТО достаточно проходить раз в год, а для такси с ежегодным пробегом под 200 тыс. км стоит проходить проверки, скажем, раз в три месяца». Ряд операторов ТО уже поддерживают такие предложения, утверждает Борис Ионов. «Разумеется, сначала надо создать условия, в системе ЭПТС должна накопиться определенная история автомобилей, на это может уйти несколько лет,– пояснил он.– Кроме того, необходимо будет вносить изменения в закон «О техосмотре» и другие нормативные акты». Отметим, сейчас новые авто возрастом до трех лет ТО не проходят вообще, возрастом от трех до семи лет – раз в два года, далее ежегодно. Такси, автобусы и некоторые типы грузовиков проходят ТО каждые шесть месяцев.

Напомним, система ЭПТС начала работать недавно: пока только 11 транспортных средств (прицепы) с электронными паспортами зарегистрировано в Госавтоинспекции. До конца года граждане смогут переоформить бумажный ПТС на электронный (добровольная услуга, стоит 600 руб.), также начнется выдача электронных документов на ввозимые из-за рубежа машины. С ноября 2019 года все транспортные средства, ввозимые в РФ и производимые в России, будут получать только электронные ПТС.

Ряд экспертов к инициативе отнеслись настороженно. «Идея, конечно, хорошая, но в настоящий момент это непосильная задача,– говорит гендиректор компании «Услугиавто» Юрий Пархоменко.– Для начала необходимо решить проблему с повальной продажей диагностических карт без фактического проведения диагностики автомобиля. Иначе мы получим сервис по продаже «хорошей» истории для «плохого» автомобиля». Гендиректор союза «Техэксперт» (объединение операторов техосмотра) Сергей Зайцев также считает, что реализация новой системы в сегодняшних реалиях «невозможна». «У нас не выполняются даже базовые требования по периодическому техосмотру, говорить о перспективном развитии преждевременно,– говорит он.– Большая часть операторов ТО просто «рисуют» диагностические карты». Для решения данной проблемы, напомним, в Минэкономики подготовили новую редакцию проекта закона «О техосмотре» – вводится обязательная видеофиксация осмотров, штраф 2 тыс. руб. для автовладельцев за езду без ТО, уголовная ответственность для операторов. Документ внесен в Госдуму, но еще не рассматривался.

<https://www.kommersant.ru/doc/3793913>

### ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВАЛЕРИЙ БУДУМЯН; 2018.11.08; НАЙТИ БАЛАНС ИНТЕРЕСОВ; В МОСКВЕ ПРОШЕЛ ФОРУМ «МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЕ И МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ – 2018»

Более 20 крупных ДТП с участием автобусов произошло в России с начала 2018 года. Лишь за минувший октябрь таких дорожно–транспортных происшествий, унесших жизнь десятков пассажиров, было девять. И надо же было такому случиться – одно из самых трагических происшествий, в котором погибли 12 человек, произошло 11 октября, в день, когда в Москве проходил специализированный национальный транспортный форум «Межрегиональные и международные автобусные перевозки – 2018».

Большая часть времени форума как раз и была посвящена тому, как сделать автобусные перевозки пассажиров безопасными. Спектр рассматриваемых вопросов – очень широк. Это лицензирование услуг по перевозке пассажиров, деятельность билетных агрегаторов, борьба с нелегалами всех мастей и т. д. Ценность форума заключалась в том, что он собрал сугубо профессиональную аудиторию. Все участники – значимые фигуры индустрии, руководители межрегиональных и международных автобусных перевозочных компаний, представители автовокзалов, профильных транспортных ассоциаций, руководители компаний – производителей платежных систем. Их основной целью и было рассмотреть насущные проблемы отрасли, выработать приемлемые решения для предотвращения нарастающей, как снежный ком, аварийности на дорогах. И по единодушному решению начинать необходимо с приведения в порядок законодательной базы. В частности, с правоприменительной практики № 220–ФЗ и № 480–ФЗ, с методов борьбы с нелегальными перевозчиками на федеральном и региональном уровнях, с разработки требований к деятельности билетных агрегаторов, создания в России единой федеральной информационной системы по продаже билетов на межрегиональные автобусные перевозки, с автоматизации деятельности автовокзалов и автостанций.

Важные изменения

Открывая сессию «Законодательство и правовое регулирование автобусных перевозок», начальник управления пассажирских перевозок ФБУ «Росавтотранс» Арсен Мартиросянц рассказал о реализации № 220–ФЗ, о внесенных в него изменениях и их влиянии на работу перевозчиков.

Уже более двух лет в соответствии с распоряжением **Минтранса** России в рамках осуществления функций по организации регулярных перевозок по межрегиональным автобусным маршрутам Росавтотранс ведет прием заявлений об их установлении или изменении, о регистрации остановочных пунктов. На сегодняшний день в реестре межрегиональных маршрутов регулярных перевозок содержится информация о 3799 маршрутах. В том числе 832 маршрута были организованы после вступления в силу № 220–ФЗ. В реестре остановочных пунктов их 2994, причем 1147 относятся к автовокзалам и автостанциям, а 1847 расположены на автодорогах общего пользования.

– Как известно, Федеральным законом № 480 от 29 декабря 2017 года в Федеральный закон № 220 внесены поправки, – подчеркнул Арсен Мартиросянц. – В частности, изменен порядок рассмотрения заявлений на установление и изменение регулярных межрегиональных маршрутов. В новой редакции закона отсутствует требование к владельцам автовокзалов и автостанций предоставлять копии документов, подтверждающих право использования объекта недвижимости в качестве остановочного пункта, автовокзала или автостанции. И, кстати, в связи с этим мы наблюдаем увеличение количества заявлений от владельцев автовокзалов и автостанций по включению в реестр. Изменен подход и к внесению иных остановочных пунктов. Теперь внесение их в реестр возможно на основе заявления уполномоченного органа исполнительной власти субъекта РФ при условии разрешения использования таких остановочных пунктов нормативным правовым актом субъекта, на территории которого они расположены. Упрощена процедура регистрации остановочных пунктов, но при этом не снижен уровень требований, предъявляемых к их оснащению. При рассмотрении заявления необходимо представить заключение **Ространснадзор**а, подтверждающее соблюдение минимальных требований к автовокзалам и автостанциям, установленных приказом **Минтранса** России № 387.

Важные изменения коснулись и порядка рассмотрения заявлений на установление и изменение маршрутов, что должно способствовать защите от недобросовестной конкуренции перевозчиков, эксплуатирующих ранее установленные маршруты. В то же время, исходя из требований закона, зачастую складывается ситуация, когда перевозчик должен изменить маршрут. Особенно актуальной эта тема стала в связи с вводом в эксплуатацию Крымского моста и открытием автомобильного движения по нему. Произошел сдвиг фактического расписания регулярных межрегиональных автобусных перевозок, что требует внесения изменений в действующую маршрутную документацию. В целях минимизации временных затрат на внесение этих изменений Росавтотранс подготовил на рассмотрение перевозчиков предложения по корректировке автобусного расписания.

– В июне мы провели с перевозчиками совещание, по итогам которого компании согласились с предложенной нами схемой и необходимостью согласования расписания для быстрого решения задачи, – пояснил Арсен Мартиросянц. – Надеемся, что в ближайшее время соответствующую документацию с измененным расписанием на первую партию маршрутов, которые были до принятия № 220–ФЗ, перевозчики уже получат.

За три квартала 2018 года в ФБУ «Росавтотранс» поступили более 6 тыс. заявлений об установлении или изменении межрегиональных маршрутов, однако зафиксировано большое число возвратов этих заявлений. Причиной тому стало несоблюдение перевозчиками требований, предъявляемых нормативными актами.

Основными факторами прохождения заявления являются уточнение протяженности маршрута, состава автомобильных дорог и улиц в населенных пунктах и указание их в строгом соответствии с действующими нормативными актами, проведение аналитической работы с имеющимся реестром для выявления пересечений расписаний. Кроме того, в период подготовительной работы для подачи заявления перевозчик должен согласовать расписания с автовокзалами и автостанциями для уточнения их пропускной способности, провести аналитическую работу с имеющимся реестром для выявления пересечений расписаний и, наконец, разработать собственное расписание с последующим согласованием его с другими перевозчиками.

– Мы полагаем, что это положительно скажется на всех участниках перевозочного процесса, – отметил Арсен Мартиросянц. – Возможность планировать поездки, исходя из предсказуемого и выполняемого расписания, даст импульс к развитию интернет–сервисов планирования маршрутов путешествий, в том числе с использованием мультимодального сообщения. Таким образом, откроется возможность построения единой универсальной системы оплаты проезда, что сделает стабильными доходы владельцев транспортной инфраструктуры и даст им возможность развивать ее. Появление новых каналов продажи билетов должно увеличить доходы самих перевозчиков. Это даст им возможность регулярно обновлять автопарк и повысить качество обслуживания пассажиров.

Нелегалам – заслон

Один из актуальных вопросов, волновавших участников перевозочного процесса, касался уравнивания в правах тех, кто осуществляет регулярные и заказные перевозки. Отвечая на вопросы из зала и озвучивая свое мнение насчет того, что регулярные и как минимум систематические заказные перевозки как экономически оправданная услуга для пассажиров должны законодательно одинаково регулироваться, Арсен Мартиросянц подчеркнул следующее:

– Перевозки по заказу – это очень сложная, я бы сказал, деликатная проблема, и при каком–то непродуманном регулятивном воздействии можно больше навредить, нежели улучшить ситуацию. У перевозчика должна быть определенная свобода, чтобы осуществлять, скажем, перевозки туристического характера. И если начинать всех загонять в жесткие рамки, то это может привести к довольно плачевным последствиям.

В свою очередь представитель Комитета Госдумы РФ по транспорту и строительству Сергей Дергунов сообщил о принятии законопроекта о лицензировании всех автобусных перевозок. Как регулярных, так и перевозок по заказу и для собственных нужд.

– Одной из основных причин процветания заказных перевозок как раз и является отсутствие обязательного лицензирования, – отметил Сергей Дергунов. – Теперь же все автобусы, осуществляющие перевозки пассажиров, обязаны числиться в реестре со всеми основными данными – государственными номерами, обозначенными территориями эксплуатации, местонахождением пунктов осмотров водителей и технических средств. Мы считаем, что все это станет довольно серьезным препятствием для всякого рода левых предприятий. Это первое. А второе – уже сегодня даже без лицензирования у субъекта есть полномочия устанавливать места отправления автобусов по заказу. Со всех остальных мест осуществление заказных перевозок является незаконным, и у субъекта Федерации есть полномочия по их пресечению.

Как это делают Москва и Московская область, где борьба с нелегалами идет весьма успешно. Здесь созданы контрольные органы, наделенные соответствующими полномочиями, которые не только мониторят ситуацию с перевозками пассажиров, но и применяют меры административного воздействия. Об этом сообщил представитель **Ространснадзор**а Алексей Сергеев. И хотя надзорный орган не вправе осуществлять нормативно–правовое регулирование, он ситуацией владеет, анализирует ее, и в рамках своих полномочий агентство направляло и продолжает направлять большое количество предложений по изменению законодательства.

– Сама природа заказных перевозок связана прежде всего с недостаточной юридической ответственностью тех, кто их осуществляет, – отметил Алексей Сергеев, – и мы надеемся, что система лицензирования способна навести порядок, потому что по крайней мере сумма штрафа за нарушение лицензионных требований будет достаточно серьезная. Плюс предусмотрены такие строгие меры, как приостановка действия лицензии, ее аннулирование.

Вместе с тем Алексей Сергеев отметил, что при анализе действий муниципалитетов в плане реализации их законных полномочий, к примеру, по

№ 131–ФЗ и № 184–ФЗ, возникает некая нестыковка ряда нюансов. Речь о том, что если на рынке существуют заказные перевозки, которые по каким–то причинам для кого–то выгодны, то нужно провести анализ этих перевозок и исполнить возложенные на муниципалитеты функции в полном объеме. К примеру, провести конкурсы, выиграв которые «заказники» из «серого» бизнеса благополучно перейдут в бизнес «белый».

– В тех регионах, где созданы и работают контрольные органы, численность нелегалов в процентном отношении в разы меньше, нежели в тех регионах, где таких органов нет, – подчеркнул Алексей Сергеев. – К примеру, в Ростовской области создан отдел по контролю за работой пассажирского транспорта. Он действует совместно с территориальным отделом

**Ространснадзор**а, и такое сотрудничество так или иначе сведет на нет «серые» заказные перевозки в регионе.

Еще один пример продуктивной работы по устранению нелегалов – Челябинская область. Один из немногих регионов России, где принята и действует нормативно–правовая база, позволяющая бороться с нелегальным извозом. Как рассказал начальник отдела пассажирских перевозок министерства дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области Игорь Сечин, благодаря новым законодательным нормам уже в январе 2018 года были приняты поправки в закон Челябинской области № 293 «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа в Челябинской области». Таким образом, расширенные полномочия местных властей дали возможность на территории всей Челябинской области определять места, с которых отправление «заказников» запрещено.

О стремлении навести порядок на рынке автобусных перевозок рассказал также

и. о. директора ПК ГУП «Автовокзал» Юрий Журавлев из Перми. Здесь при **министерстве транспорта** Пермского края создана соответствующая комиссия, в которую вошли представители силовых и надзорных органов. Проводятся совместные рейды.

– Результатом этой работы стала наша недавняя встреча с нелегалами–таксистами, – рассказал Юрий Журавлев. – Мы предложили таксистам легализоваться, приобрести лицензии, заключить договоры с автовокзалом. Есть надежда, что наши предложения будут услышаны.

«Умная камера»

Созданию в России единой федеральной информационной системы по продаже билетов на межрегиональные автобусные перевозки, особенностям организации продажи билетов на международные рейсы, новым логистическим подходам к организации автобусных перевозок и ряду других актуальных проблем была посвящена еще одна сессия форума. Участником ее, в частности, стала российская инновационная компания – резидент ОЭЗ «Иннополис» ООО «Умная камера» с многолетним опытом работы по внедрению систем автоматизации на общественном транспорте. Именно ей и было поручено создание автоматизированной доказательной базы убыточности ряда маршрутов республики, субсидирование которых запланировало правительство Республики Татарстан.

– Система «Умная камера» – это прежде всего система подсчета и учета пассажиропотока в реальном времени, – пояснил генеральный директор ООО «Умная камера» Алексей Колодка. – Система основана не просто на работе общеизвестных инфракрасных счетчиков, а на основе стереокамер, за счет которых есть возможность намного четче вести подсчет пассажиров. Решение состоит из двух частей – миникомпьютера, установленного на борту транспортного средства, и видеокамер, установленных на входах/выходах автобуса. Мало того, система учета пассажиров работает совместно с системой GPS/ГЛОНАСС–мониторинга, что позволяет ей регистрировать вход и выход пассажиров с привязкой к географической местности.

В результате, как отметил руководитель компании, ведется автоматический учет входящих и выходящих пассажиров на каждой остановке с точностью 97%. Данные с бортового компьютера передаются в диспетчерский центр перевозчика в режиме реального времени. Это дает возможность быть в курсе наполненности транспортного средства на маршруте, просчитывать доходность маршрута и количество пассажиров, не оплативших проезд. Среди существенных преимуществ системы – целенаправленное уведомление сотрудников контрольно–ревизионной службы о маршрутах с большим количеством безбилетников, что, соответственно, ведет к минимизации потерь от отсутствия оплаты проезда «зайцами». Кроме того, наблюдается значительное сокращение расходов на привлечение кондукторов при отсутствии турникета в транспортном средстве. А еще очень важным является то, насколько честен водитель при сдаче выручки, полученной от пассажиров при наличном расчете. Что же касается субсидирования того или иного маршрута, то оно зависит именно от доказательной базы, которую создает система. Таким образом и определяется убыточность маршрута.

Для кого безопасность – не аргумент?

Дискуссия в рамках очередной сессии «Привлечение пассажиров, улучшение качества обслуживания и повышение удобства сервисов при покупке билетов» оказалась самой оживленной, так как касалась прежде всего взаимодействия автовокзалов, интернет–агрегаторов и перевозчиков. С презентацией на эту тему выступил президент Ассоциации развития автовокзалов страны, член правления Российского автотранспортного союза Борис Лоран. Он отметил, что сегодня автоматизированные системы управления для автовокзалов есть практически во всех регионах страны. Три самые крупные программы – ижевская, барнаульская и тульская. Есть еще более 20 программ, которые разработали сами автовокзалы. Интернет–продажи, как показывает жизнь, набирают обороты. Вместе с тем только 55% автобусных перевозчиков создают легальные пассажирские места. Порядка 25% пассажирских мест относятся к «серому» кластеру перевозчиков и 20% – это сервис «попутчики».

– Как видим, регулярные перевозки занимают только половину рынка, что создает очень тяжелые условия для работы как легальным перевозчикам, так и вокзалам, которые честно и добросовестно, следуя законодательству по транспортной безопасности, расходуют на это очень большие средства, – отметил Борис Лоран. – Поэтому мы всегда боролись и продолжаем бороться за то, чтобы у всех перевозчиков были равные права для доступа на рынок. Как пример – электронный билет. На всех видах транспорта он есть, в нашем секторе рынка его нет. С марта месяца мы трижды со всей необходимой разработанной атрибутикой направляли свои запросы в соответствующие инстанции. На дворе октябрь. Вопрос остается открытым.

Продолжая озвучивать негативную статистику, Борис Лоран отметил, что оборот рынка «попутчиков» (карпулинга) в 2018 году в РФ составит 16,3 млрд руб. и 31 млн пассажиров. При этом, исходя из аналитики, есть мнение, что легальных средств здесь не более 70%. Но это сегодня. В перспективе, если не будет четкого регулирования данного сервиса, рост рынка «попутчиков» продолжится за счет оттока перевозчиков и пассажиров с автовокзалов. Например, за последние три года такой отток составил порядка 20%. Все это катастрофически влияет на рынок автобусных перевозок. Вместе с тем в сервисе «попутчики» отсутствуют такие необходимые составляющие, как соблюдение норм транспортной безопасности, предрейсовый технический и медицинский контроль. Отправление пассажиров через такие сервисы, как blablacar.ru, poputchik.ru и мобильные приложения, осуществляется от несанкционированных точек отправления при вопиющем несоблюдении норм транспортной безопасности, отсутствии рамок металлодетекторов, просвечивания багажа и т. д. Как особо подчеркнул Борис Лоран, сотрудники этих сервисов абсолютно не понимают, что вся атрибутика безопасности должна быть по умолчанию. Но агрегатор все это воспринимает как нагрузку рынка, и то, что необходима безопасность, для этого агрегатора – не аргумент.

Приведя аудитории примеры страшных ДТП в Новосибирске, Кемерово, Магнитогорске, Москве, Челябинске, Борис Лоран озвучил заявления ряда агрегаторов, что эти трагедии – вовсе не их вина, во всем виноваты перевозчики. Другим примером безответственности агрегатора, коим на этот раз оказался «Яндекс.Автобусы», стал запуск регулярных рейсов под видом заказных перевозок из Пскова в Санкт–Петербург. В Северной столице постановление о местах отправления «заказников» есть, а в Пскове нет. Тем не менее, имея расписание легальных регулярных перевозчиков, сервис «Яндекс.Автобусы» перераспределяет пассажиров на свои псевдозаказные рейсы за счет демпинговых цен. При стоимости билета из Пскова в Санкт–Петербург от 500 руб. и выше сервис предлагает пассажирам услугу всего за… 100 руб. Демпинг очевиден. В результате к действующему расписанию легальных перевозчиков на этом маршруте добавились восемь ежедневных псевдозаказных рейсов.

Отвечая на вопросы из зала о том, какие меры необходимо предпринять автовокзалам, чтобы избежать печальных последствий, Борис Лоран порекомендовал автовокзалам физически отключить свои ресурсы от тех агрегаторов, которые вне рынка. Они хорошо известны. И тогда им нечего будет продавать.

– Поймите, что любую аферу можно красиво представить, но ведь есть трагическая реальность, с которой мы сталкиваемся уже почти каждый день, – заключил Борис Лоран.

<http://transportrussia.ru/item/4625-najti-balans-interesov.html>

### ТРАНСПОРТ РОССИИ; МАТВЕЙ ГЛЕБОВ; 2018.11.08; ЗА НАРУШЕНИЯ – СТРОГИЙ СПРОС; ЧТО ПОКАЗАЛА ОПЕРАЦИЯ «АВТОБУС»?

Зима вплотную подходит к российским регионам. Ее дыхание заставляет насторожиться тех, кто отвечает за общественный транспорт.

Так, на 14 предприятиях Владивостока, занятых перевозкой пассажиров на городских маршрутах, уже проводится работа по подготовке транспорта к зимнему сезону. В частности, специалисты «переобувают» автобусы с летней резины на зимнюю. На сегодняшний день более 50% подвижного состава успешно подготовлено к морозным будням.

«Меняем летнюю резину на зимнюю, машины проходят ежегодное обслуживание, проверяем отопительные системы, чтобы наши пассажиры не мерзли. На сегодня готовность техники к зиме оцениваем на 95%, в ближайшие дни цифра будет доведена до 100%», – говорит директор МПВ «ВПОПАТ–1» Игорь Гнедько.

Автобусы, не отвечающие требованиям безопасности, будут сниматься с линий до устранения замечаний.

Массовой проверки подвергаются автобусы еще и накануне школьных каникул. Что же показала операция «Автобус» в других регионах?

Белгородская область

При нехватке транспорта

В Белгородской области за один день профилактического мероприятия «Автобус» автоинспекторы выявили более 50 нарушений в сфере пассажирских перевозок и задержали четыре транспортных средства с техническими неисправностями.

В первый же день операции в отношении водителей автобусов был составлен 51 материал за нарушение законодательства в области безопасности дорожного движения. Пять из них касались нарушения правил перевозки организованных групп детей, десять – нарушения режима труда и отдыха.

Четыре автобуса с техническими неисправностями были задержаны и помещены на специализированную стоянку. Один из них остановили на территории Корочанского района. Там по маршруту Белгород – Алексеевка следовал автобус с неисправной тормозной системой.

В отношении должностных лиц, выпустивших на линию транспортные средства с техническими неисправностями, составлены три административных материала. Возбуждено административное расследование в отношении юридического лица, допустившего нарушение правил перевозки организованных групп детей.

Утром 22 октября в городском автобусе № 15 скончался 55–летний мужчина. Ему стало плохо во время поездки, и медики не смогли помочь пассажиру.

Белгородцы жалуются на давку в общественном транспорте, которая возникает из–за недостатка транспорта. Мэрия после этого инцидента начала служебную проверку качества перевозки пассажиров. В случае, если в работе перевозчика будут найдены нарушения, ответственных пообещали привлечь к ответственности.

Петрозаводск

Езда на красный свет

В течение трех дней сотрудники ГИБДД Петрозаводска проводили профилактическое мероприятие «Безопасный автобус». Также в рейде участвовали работники Управления государственного автодорожного надзора, миграционной службы и администрации региональной столицы.

Участники мероприятия проверили соблюдение маршрутов, техническое состояние транспорта, соблюдение режима труда и отдыха водителей и документацию.

За три дня сотрудники ГИБДД выявили 57 нарушений ПДД, 15 автобусов в плохом техническом состоянии. 4 водителя общественного транспорта проехали на красный сигнал светофора. Трое во время работы пользовались мобильными телефонами. Еще 25 водителей нарушали другие правила дорожного движения. Всех нарушителей было решено привлечь к административной ответственности.

Севастополь

Не надо резко тормозить

Госавтоинспекция Севастополя подвела итоги двухдневной профилактической операции «Автобус». 48 нарушений правил дорожного движения со стороны водителей автобусов были выявлены в ходе рейда.

Водители общественного транспорта перевозят сотни пассажиров. Нарушение ими элементарных правил и технических требований к безопасности транспортного средства становится причиной дорожной аварии с тяжелейшими последствиями. Поэтому пассажирские перевозки на городских автобусных маршрутах находятся на постоянном контроле ГИБДД.

Чаще всего причинами ДТП с участием водителей автобусов становятся несоблюдение очередности проезда и дистанции, резкое торможение и разговоры по мобильному телефону во время движения.

В ходе проведения операции «Автобус» к административной ответственности привлечены 14 должностных лиц и выданы 2 предписания на устранение причин и условий, способствующих возникновению административного правонарушения.

Уфа

«Нелегалов» – под арест

В столице Башкирии арестованы около 20 автобусов нелегальных перевозчиков.

«После введения активных мер, которые начались в понедельник, уже на следующий день в ходе проведения проверок на линии маршрутов не вышли десятки автобусов нелегальных перевозчиков. Работа в этом направлении будет продолжена, – сказал председатель Госкомтранса региона Тимур Мухаметьянов. – Да, проводимые в эти дни мероприятия вызвали некоторые сложности с перевозкой пассажиров в утренние и вечерние часы, однако работа, которая сейчас ведется, направлена на обеспечение пассажиров безопасными и качественными услугами со стороны перевозчиков».

«Первый раз, как только задерживается транспортное средство, налагается штраф в размере 300 тыс. руб. Если этот же самый автобус оказывается на маршруте повторно, уже есть полномочия арестовать его на месяц и, если есть основания, еще месяц держать на штрафстоянке», – пояснил глава

Госкомтранса республики.

Стоит напомнить, что правительство Башкирии одобрило план систематизации пассажирских перевозок в Уфе. В дорожную карту включены шесть блоков, из них самый важный – «исключение транспорта нелегальных перевозчиков из перевозочного процесса путем проведения рейдов с целью ареста и эвакуации их транспортных средств». То есть автобусы, вышедшие на маршрут без лицензии, будут арестованы и отправлены на штрафстоянку.

В Уфе планируется оставить 1400 единиц пассажирского транспорта (1200 автобусов и 200 трамваев и троллейбусов) из более чем трех тысяч, имеющихся сейчас.

Ставрополье

Вплоть до уголовной статьи

Технические неисправности автобусов, в том числе в рулевом управлении, не мешали их водителям перевозить пассажиров на Ставрополье.

Госавтоинспекция провела операцию «Автобус» и проверила междугородный и международный автотранспорт. Перед этим рейд проводился в регионе Кавказских Минеральных Вод. По его итогам правоохранители составили около 100 административных протоколов за различные нарушения. Пассажирский транспорт имел неисправности, при которых эксплуатация транспортного средства запрещена. У 26 автобусов и маршрутных такси имелись технические изменения в конструкции, при которых также перевозка пассажиров запрещена. Перевозчики ответят за это административными штрафами.

С линии были сняты два маршрутных автобуса с неисправным рулевым управлением, что могло обернуться печальными последствиями для пассажиров. В отношении юридического лица собран материал по признакам статьи Уголовного кодекса РФ «оказание услуг, не отвечающих требованиям безопасности жизни или здоровья потребителей». Транспортное средство с неисправным рулевым управлением на эвакуаторе доставлено к месту ремонта.

На въезде в Минеральные Воды сотрудники ГАИ остановили 14 автобусов и маршрутных такси с неисправностями. Двум запретили ехать дальше. В 29 транспортных средствах пассажиры не были пристегнуты ремнями безопасности.

Такой же рейд прошел в Шпаковском районе. Технически неисправными оказались 13 остановленных автобусов. У одного отсутствовал тахограф.

Московская область

Выдали представления

В подмосковном Подольске проходил профилактический рейд, в ходе которого сотрудники ГИБДД проверили 295 водителей автобусов и выявили 113 нарушений.

К административной ответственности за управление технически неисправным транспортным средством привлекли 87 водителей, еще 26 – за прочие нарушения.

Также сотрудники Госавтоинспекции проверили четыре пассажирских автопредприятия (АТП), во всех них должностных лиц привлекли к административной ответственности за выпуск на линию транспорта, имеющего технические неисправности. Руководителям предприятий выдали представления об устранении причин и условий, сопутствующих совершению административных правонарушений.

Саратов

На линию – с неисправностями

В Саратове прошла акция ГИБДД «Автобус» – в целях «профилактики ДТП с участием пассажирского автотранспорта, повышения уровня безопасности пассажирских перевозок в части соблюдения режима труда и отдыха водителями».

По данным дорожной полиции, основные нарушения были связаны с выпуском на линию транспорта, у которого содержание вредных веществ в выхлопных газах превышает установленные нормы, с неисправностями, при которых эксплуатация запрещена. Были проверены 19 автобусов, работающих на заказ. Пять водителей наказаны за нарушение режима труда и отдыха, трое – за неисправности. Кроме этого, в одном автобусе отсутствовали ремни безопасности, во втором – тахограф. Составлены 9 материалов за нарушение правил перевозки детей и за переполненный салон. Также было выявлено 41 нарушение ПДД.

<http://transportrussia.ru/item/4628-za-narusheniya-strogij-spros.html>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АННА СКУДАЕВА; 2018.11.09; КРИК С ДРУГОГО БЕРЕГА; ПОСЕЛОК НЕЛЬША ОКАЗАЛСЯ ОТРЕЗАННЫМ ОТ МИРА, А ЧИНОВНИКИ НЕ МОГУТ ПОМОЧЬ ЖИВУЩИМ ТАМ ЛЮДЯМ

Жители костромского поселка Нельша пытаются достучаться до местных властей через «РГ»: уже много лет они добиваются восстановления моста, соединяющего их дома с «большой землей». Но чиновники ведут себя так, будто Нельша со своими проблемами находится не на соседнем берегу реки, а на другой планете. В забытом поселке побывала корреспондент «РГ».

Несколько лет назад леспромхоз Нельша включили в черту города Неи. Однако городскими жителями селяне так и не стали.

- Нее не хватало населения для получения статуса города, поэтому Нельшу присоединили и объявили городским микрорайоном. Однако удобств городской жизни люди в поселке так и не дождались, - рассказывает пенсионерка Валентина Груздева.

С развалом леспромхоза в Нельше закрыли баню, школу, детсад и пожарную часть. Из всех благ цивилизации в Нельше остались лишь магазин да клуб. Сейчас в Нельше живут около 400 человек. Летом поселок оживает за счет многочисленных дачников. Но с наступлением холодов природная магия Нельши теряет свои чары. Оставаться на зиму в поселке, лишенном благ цивилизации, приезжие не хотят. Ни газа, ни водопровода в Нельше нет. Вода - в колодцах, отопление печное. Деревянные дома горят, словно спички.

- Формально мы считаемся частью города, но городской автобус в Нельшу ходит лишь два раза в неделю: во вторник и в воскресенье. А как быть в остальные дни, власти не объясняют. Нам пеняют, что пассажиров на автобусе ездит мало, и транспортникам невыгодно «перевозить воздух». Но мы считаем, что если бы автобус ходил регулярно, то люди привыкли бы к расписанию, пассажиров было бы больше, - говорит председатель совета ветеранов поселка Елена Вилкова.

- Пешком ходить по десять-двенадцать километров под силу не каждому: здоровье и возраст не позволяют. А на такси не наездишься: за одну поездку берут 250 рублей. До Костромы из Неи - почти 250 километров, доехать стоит 500 рублей, а до Нельши пять километров - берут 250. Где справедливость? Откуда у людей такие деньги на проезд, когда пенсия - 9-11 тысяч? - возмущаются люди.

Последней каплей, переполнившей чашу отчаяния селян, стало закрытие местного ФАПа.

- Медпункт был очень нужен! Наталья Шубина делала нам уколы, закупала лекарства. А теперь ФАПа нет. Больница далеко. Аптеки нет. Чтобы купить таблетки за 50 рублей, приходится тратить 500 на такси или просить кого-то, покупать много в запас в Нее. Люди проработали в леспромхозе по 45 лет, оставили все здоровье и силы, а теперь оказались никому не нужны. Ужасно обидно, - рассказывает Валентина Груздева.

В 1990 году в Нельше обвалился деревянный мост, связывавший поселок с городом. Денег на его восстановление у властей не нашлось. Теперь, чтобы попасть в Нею, жителям Нельши приходится делать почти шестикилометровый крюк через опасную временную переправу, на которой нет перил.

- Начальники меняются, а проблемы остается. В последний раз чиновники приезжали к нам в апреле этого года, опять обещали. Да так и не сделали. А без моста мы от мира отрезаны, - сетуют жители.

Когда селяне пожаловались на закрытие ФАПа в приемную президента, местные чиновники представили наверх справку, что восстановление медпункта в Нельше «нецелесообразно», поскольку расстояние от больницы до микрорайона - «всего три километра».

Путь от Нельши до Нейской ЦРБ специально замеряю по спидометру. Выходит совсем не три километра, а больше пяти. Если стартовать не от аварийной переправы, а с отдаленной, 14-й по счету улицы поселка, то километров выходит почти восемь.

- Рожать у нас возят в Галич за 100 километров. Туда же на «скорой» отправляют и тех, кому совсем плохо. Довозят далеко не всех. Многих возвращают сюда уже в морг, - вздыхает местная жительница Галина Тетюшина.

Самое страшное время для селян - паводок. Когда разливается река, временную переправу заливает, и тогда добраться в Нельшу можно лишь по объездной дороге. А это крюк уже не в пять, а в 23 километра. В июне этого года у жительницы на улице Безымянной у Юлии Кашиной загорелся дом. Пожарные по объездной дороге ехали почти час. Все сгорело.

- Мы не просим ничего нового. Пусть хотя бы вернут то, что было у нас раньше, - делятся на прощание своими напутствиями жители Нельши.

Комментарий

Владимир Гринев, первый заместитель главы администрации Нейского района Костромской области:

- Мы работаем в меру своих сил. В апреле мы с людьми встречались и говорили им, что ведем работу. Но чтобы сделать мост, нужен проект. Как только он появится, мы будем понимать, какова стоимость, и будем думать, где взять денег. Сейчас ведем переговоры по организации проекта на строительство моста. Перила для действующей переправы уже заказаны. Конкретный срок, когда их установят, назвать не могу, но перила установлены будут. Объездная дорога находится в надлежащем состоянии. С Нельшей есть железнодорожное сообщение, есть промышленное предприятие, автобус которого бесплатно возит рабочих, а заодно и жителей. Что касается работы пожарной техники, то время ее прибытия зависит от расстояния. Если срок нарушается, их проверяет прокуратура. Пока вроде никого не посадили. А если говорить о медицинской помощи, то больница в Галиче оснащена гораздо лучше, чем в Нее. Расстояние до нее - 100 километров, это максимум полтора часа езды.

<https://rg.ru/2018/11/08/reg-cfo/kostromskoj-poselok-okazalsia-otrezannym-ot-mira.html>

### ТАСС; 2018.11.08; МЭР СОЧИ ОТМЕТИЛ НЕОБХОДИМОСТЬ СКОРОСТНОГО ДУБЛЕРА ТРАССЫ ДО ДЖУБГИ

Дублер автодороги Сочи - Джубга необходим, поскольку при повреждении единственной существующей дороги город-курорт оказывается отрезанным от остальной части России, сообщил в интервью ТАСС мэр Анатолий Пахомов.

Сейчас единственная автомобильная дорога, соединяющая Сочи с другими регионами России - это трасса А-147 Джубга - Сочи - граница с Абхазией. Из-за постоянно растущего трафика машины могут стоять на подъезде к курорту по несколько часов, пробки растягиваются на десятки километров. Проект ее реконструкции в четырехполосный вариант оценен в 1,6 трлн рублей, в случае реализации трасса станет самой дорогой в России. Глава **Минтранса** РФ Евгений **Дитрих** сообщал, что министерство ищет более дешевую альтернативу этому проекту.

«Я думаю, она в любом случае необходима, потому что пока одна «линия жизни» - и если ее снесет, то вы же видите, как получается (в конце октября Сочи оказался на несколько дней отрезан от остальной части России из-за повреждения единственной трассы в результате разгула стихии). Но этим вопросом занимается губернатор Краснодарского края, сейчас ведутся разговоры про государственно-частное партнерство, рассматриваются другие варианты строительства. Построить собственными силами мы ее, конечно, не сможем», - сказал мэр.

Он отметил, что **Росавтодор** разработал концепцию развития дороги Джубга - Сочи.

«По сути же это - предложение построить на месте серпантина новую четырехполосную скоростную трассу - по две полосы в каждую сторону. Если проект будет реализован, добраться от Джубги до Сочи можно будет всего за час, а не за три: длина трассы составит примерно 119,5 км, а расчетная скорость на ней - 120 км/ч», - уточнил Пахомов.

<https://tass.ru/ekonomika/5769186>

### ТАСС; 2018.11.08; «Ъ»: В САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ ПРИВЕЛИ В НОРМАТИВНОЕ СОСТОЯНИЕ БОЛЕЕ 54% ДОРОГ

Реализация проекта «Безопасные и качественные дороги» позволила Самарской области привести к нормативному состоянию 54,6% дорог. Об этом сообщает «Коммерсантъ» со ссылкой на заявление главы областного **министерства транспорта** Ивана Пивкина.

Вместе с тем, как отмечает «Ъ», многие дороги, в том числе в столице региона в Самаре, остаются в ненадлежащем состоянии, а Московскому шоссе, фактически заново построенному перед ЧМ‑2018, уже необходима реставрация из-за образовавшейся на дороге колейности.

По словам министра, на модернизацию объекта не потребуется больших расходов.

9 ноября министерство должно отобрать подрядчика, который займется разработкой проекта ремонта Московского шоссе от ул. Мичурина до подъезда к Самаре от трассы М‑5 «Урал». Стартовая цена контракта составила 18 млн рублей. Прием заявок на конкурс завершится 8 ноября, тогда же рассмотрят заявки, пишет «Ъ».

В 2017 году реализация проекта «Безопасные и качественные дороги» стартовала в 38 агломерациях России, напоминает издание. Самарско-Тольяттинская агломерация стала самой крупной в Российской Федерации после Москвы и Санкт-Петербурга. В прошлом году в рамках проекта в области отремонтировано 163 км автодорог, в том числе 107 участков дорог регионального и местного значения протяженностью более 135 км. В 2018 году отремонтировано 189 км автодорог - 79 участков дорог регионального и местного значения протяженностью более 140 км. Всего, по данным «Ъ», на реализацию проекта за два года направлено 8,2 млрд рублей, в том числе - 3,4 млрд рублей из федерального бюджета и 4,8 млрд рублей из областного.

<https://tass.ru/v-strane/5768233>

### ТАСС; 2018.11.08; НОВОСИБИРСКАЯ ОБЛАСТЬ К 2025 ГОДУ ОТРЕМОНТИРУЕТ 1,5 ТЫС. КМ ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ

Новосибирская область в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» отремонтирует 1,5 тыс. км автомобильных дорог региона к 2025 году, сообщил в четверг **министр транспорта** и дорожного хозяйства области Анатолий Костылевский.

«Мы заходим сейчас в национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги», его называют «БКД 2.0», где нам поставлена задача к 2025 году привести в порядок региональную сеть дорог, довести ее до процентного уровня 48,4%. Сейчас у нас из 12 739 км дорог 36,7% соответствуют [норме], нам надо примерно около 1,5 километров дорог привести в порядок», - сказал Костылевский в пресс-центре ТАСС.

По словам министра, на реализацию проекта, который затронет дороги всей области, до 2025 ожидается поступление 14 млрд рублей из федерального бюджета. Еще 6 млрд рублей, сообщил Костылевский, планируется выделить на программу «Безопасные и качественные дороги», которая действует уже второй год только на территории Новосибирской агломерации - областного центра, городов Бердск, Исктим, Обь, рабочего поселка Краснообск и наукограда Кольцово.

При этом он подчеркнул, что 14 млрд рублей - недостаточная сумма для решения всех поставленных проектом задач, предусматривающих не только ремонт дорог, но и сокращение очагов концентрации ДТП в два раза. Министр сообщил, что размер дорожного фонда на следующий год составляет 12,5 млрд рублей, в эту сумму входят работы по всем перечисленным программам.

В соответствии с программой «Безопасные и качественные дороги» за 2018 год в нормативное состояние приведено 100,7 км дорог и ликвидировано 19 очагов концентрации ДТП. Планы на 2019 год в настоящее время разрабатываются, как подчеркнул Костылевский, точный перечень работ станет известен в декабре этого года.

<https://tass.ru/sibir-news/5768104>

### ТАСС; 2018.11.08; ПОДМОСКОВЬЕ ПЛАНИРУЕТ НАПРАВИТЬ НА РАЗВИТИЕ ДОРОГ БОЛЕЕ 305 МЛРД РУБЛЕЙ

Правительство Московской области планирует потратить около 305,3 млрд рублей в 2019-2021 годах на реализацию региональной программы «Развитие и функционирование дорожно-транспортного комплекса». Это следует из проекта бюджета области, принятого к рассмотрению на заседании Мособлдумы.

На развитие транспортной системы Московской области, ускорение товародвижения, повышение качества услуг и безопасности транспорта общего пользования и снижение смертности от ДТП в 2019 году планируется потратить 82 млрд рублей, в 2020 году - 114,7 млрд рублей, в 2021 году - 108,6 млрд рублей.

Самой крупной статьей расхода в ближайшие три года в рамках этой программы Подмосковья станет строительство, реконструкция, проектирование, содержание и ремонт автомобильных дорог общего пользования, ремонт дорог к СНТ. Всего в 2019-2021 годах на это направление из бюджета области уйдет более 180 млрд рублей.

Также среди прочих мероприятий предполагается вложить 6,8 млрд рублей в 2019-2021 годах в совершенствование и развитие системы фото- и видеофиксации нарушений ПДД на территории Подмосковья.

Основные параметры бюджета

Согласно проекту закона «О бюджете Московской области на 2019 год и на плановый период 2020 и 2021 годов» объем доходов области вырастет с 469 млрд рублей в 2018 году до 529,8 млрд рублей в 2019 году. В 2020 году доходы области составят 578,6 млрд рублей, а в 2021 году - 634 млрд рублей.

Прогнозируемые расходы бюджета Московской области в 2019 году составят почти 580,4 млрд рублей, в 2020 году - 619,4 млрд рублей, в 2021 году - 619,7 млрд рублей. По итогам 2018 года расходы бюджета региона должны составить 513,7 млрд рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/5768656>

### РИА НОВОСТИ; 2018.11.08; ПОСТАВЩИКИ ОТРИЦАЮТ ДЕФИЦИТ МОТОРНОГО ТОПЛИВА В САРАТОВСКОЙ ОБЛАСТИ - ВЛАСТИ

Поставщики моторного топлива заявляют об отсутствии дефицита бензина и дизельного топлива в Саратовской области, а перебои в поставках топлива производителям сельскохозяйственных товаров объясняют организационными причинами, сообщило в четверг министерство промышленности и энергетики региона.

Ранее пресс-секретарь областного минпромэнерго Владимир Комаров сообщил РИА Новости, что в конце октября поставки дизельного топлива на АЗС Саратовской области происходили с некоторыми перебоями, которые должны были прекратиться с 1 ноября. Перебои власти объясняли сезонным переходом с одного вида дизтоплива на другой – с «летнего» на «зимний». При этом Комаров отмечал, что министерство не обладает информацией о каком-либо дефиците бензина Аи-92 на АЗС области.

По данным министерства промышленности и энергетики области, губернатор Валерий Радаев поручил подчиненным взять под контроль вопросы обеспечения потребителей бензином и дизтопливом и по его поручению зампред правительства региона Алексей Стрельников провел совещание с участием руководителей компаний-поставщиков моторного топлива, а также индивидуальных предпринимателей – руководителей независимых АЗС.

«Представители компаний-поставщиков моторного топлива заявили о наличии необходимых запасов бензина и солярки, отсутствии дефицита, а также готовности удовлетворить все заявки от индивидуальных предпринимателей», – говорится в сообщении.

Участники встречи также обсудили перебои в поставках моторного топлива производителям сельскохозяйственных товаров региона.

«Руководители компаний-поставщиков отметили, что контрагенты зачастую не соблюдают установленный срок подачи заявки, который составляет 38 календарных дней, из-за этого могут возникать перебои в поставках, таким образом, проблема носит исключительно организационный характер… Поставщики призвали сельхозтоваропроизводителей быть более дисциплинированными в данном вопросе», – отмечается в сообщении.

### ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2018.11.09; МЕДВЕДЕВ ДАЛ ВТОРОЙ ШАНС ВСМ ЧЕЛЯБИНСК – ЕКАТЕРИНБУРГ; ПРОЕКТ ПЛАНИРУЮТ ВКЛЮЧИТЬ В ПЛАН МАГИСТРАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Председатель правительства Дмитрий Медведев поручил своему заместителю **Максиму Акимову**, отвечающему в правительстве за инфраструктуру, включить высокоскоростную магистраль Челябинск – Екатеринбург в комплексный план развития инфраструктуры. С копией поручения ознакомились «Ведомости», подлинность подтвердили два федеральных чиновника. Проект можно включить, говорится в документе, вопрос финансирования будет обсуждаться отдельно.

«Есть поручение проработать включение проекта в план, – подтверждает представитель **Акимова**, – а Минфину и **Минтрансу** предстоит подготовить предложения о финансировании». Разработать комплексный план развития магистральной инфраструктуры поручил президент Владимир Путин в майском указе, проекты из него должны быть достроены до конца 2024 г. Проект будет внесен в план, подтверждают два участника правительственных совещаний. Но один из них предупреждает: название проекта в плане снабжено звездочкой: есть условие, что строиться высокоскоростная магистраль от Челябинска до Екатеринбурга будет либо на деньги частных инвесторов, либо если организаторам удастся доказать социально-экономическую эффективность этой магистрали.

Эффективность уже посчитана: по данным Центра экономики инфраструктуры (он проводил работы по контракту), в 2021–2034 гг. валовой региональный продукт (ВРП) Челябинской области увеличится за счет эксплуатации высокоскоростной магистрали на 0,9 трлн руб., а ВРП Свердловской области – на 1,12 трлн, еще на 0,1 трлн руб. увеличится валовой продукт других регионов.

Еще в октябре первый зам**министра транспорта** Иннокентий Алафинов говорил, что достроить этот участок магистрали реально в 2031 г. «Это означало, скорее всего, никогда», – говорит участник правительственных обсуждений проекта. Теперь магистрали фактически дан второй шанс быть построенной в ближайшие шесть лет, продолжает он: попав в план, она сможет претендовать на господдержку. Стоимость проекта – 360 млрд руб., половина средств на этапе строительства требуется из федерального бюджета.

Поручение появилось 22 октября, это ответ председателя правительства на обращение губернаторов Свердловской и Челябинской областей Евгения Куйвашева и Бориса Дубровского, рассказывает чиновник. «Проект включат в план, чтобы не обидеть губернаторов, но это пока не означает, что он будет профинансирован», – предупреждает чиновник. Дальнейший выбор проектов из плана сделает правительственная комиссия по транспорту. «Мы надеемся на включение [высокоскоростной магистрали до Екатеринбурга] в комплексный план, ожидаем, что при возможной корректировке плана проект будет поддержан средствами федерального бюджета», – поделился с «Ведомостям» замгубернатора Челябинской области Руслан Гаттаров.

Высокоскоростные поезда развивают скорость свыше 250 км/ч, по трассе от центра Екатеринбурга до центра Челябинска они доедут за 1 час 10 мин. Сейчас на эту дорогу уходит минимум 3,5 часа личным автотранспортом.

Уральская высокоскоростная магистраль должна стать катализатором региональной экономики, она позволит создать единое экономическое пространство для 5 млн жителей двух мегаполисов, даст импульс развитию уральского промышленного узла, говорит мэр Екатеринбурга Александр Высокинский. В России нет двух других городов-миллионников, которые бы находились так близко друг от друга, констатирует он.

Железную дорогу будет строить компания «Уральская скоростная магистраль», ее участники – Свердловская и Челябинская области, «РВМ-капитал», Челябинский трубопрокатный завод, Русская медная компания и Магнитогорский металлургический комбинат. В следующем году компания планирует приступить к проектированию, а до конца 2020 г. – пройти государственную экспертизу, сообщил представитель проектной компании.

Прежде в проекте плана магистральной инфраструктуры было два участка высокоскоростных магистралей: один – между Москвой и Казанью, другой – как раз между Челябинском и Екатеринбургом, но в итоговый план попал только участок Москва – Казань. Причина в том, что Аналитический центр при правительстве, который работает как проектный офис вице-премьера **Максима Акимова**, написал отрицательное заключение на уральский проект, рассказывает участник правительственных совещаний. Индикаторы социально-экономических эффектов высокоскоростной магистрали Москва – Казань оказались выше, чем трассы Екатеринбург –Челябинск, передала через представителя начальник управления госпрограмм Аналитического центра Татьяна Горовая. Уральская магистраль (всего 209 км. – «Ведомости») сравнивалась со всеми участками ВСМ до Казани (всего 770 км), рассказал представитель Аналитического центра. Но в итоговый план попал только один участок магистрали Москва – Казань, от Москвы до Нижнего Новгорода с новым строительством на участке Железнодорожный – Гороховец, а это 300 км.

Бюджетное финансирование высокоскоростного участка Москва – Нижний Новгород тоже под вопросом. В плане развития магистральной инфраструктуры уже три проекта сообщения с Нижним Новгородом, каждый из которых претендует на бюджетное финансирование: платная автодорога, бесплатная (реконструкция М7) и высокоскоростная магистраль, обращал внимание федеральный чиновник. Президент поручил еще раз оценить экономику и обоснованность высокоскоростного участка Москва – Нижний Новгород, говорил сотрудник администрации президента «Ведомостям»: будет произведена оценка планов пассажиропотока и грузового потока, не совпадают ли они у этих трех транспортных проектов. Решение будет принято до конца года, говорил чиновник: «Отношение положительное, но нельзя дублировать проекты».

Уральская высокоскоростная магистраль не рассматривается как альтернатива проекту Москва – Казань, скорее, как дополнение, сказал участник правительственных совещаний. Представители **Минтранса** и Минфина не ответили на вопрос, представитель РЖД от комментариев отказался.

Дорога Челябинск – Екатеринбург – более подъемная история, уверен партнер КПМГ Степан Светанков: исполнить ее проще, потому что относительно небольшое расстояние, не требуется разгон до 400–450 км/ч, можно обойтись скоростями в 300 км/ч, а это позволит существенно снизить расходы на 1 км, как следствие – привлечь финансирование будет проще. У проекта может появиться стабильный пассажиропоток, замечает он, но наверняка понадобится и господдержка – без этого частных инвесторов вряд ли удастся вовлечь, резюмирует он.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2018/11/08/785960-vsm-chelyabinsk-ekaterinburg>

### ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР ШТАНОВ, ПОЛИНА ТРИФОНОВА; 2018.11.09; РЖД УДАЛОСЬ СОХРАНИТЬ ЭКСПОРТНУЮ НАДБАВКУ К ГРУЗОВЫМ ТАРИФАМ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ТАКЖЕ СОГЛАСИЛОСЬ ПРОИНДЕКСИРОВАТЬ ТАРИФЫ НА ПРОБЕГ ПУСТЫХ ВАГОНОВ

Правительство в четверг, 8 ноября, решило сохранить 8%-ную надбавку к тарифам РЖД на экспортные грузы, кроме нефти, нефтепродуктов и алюминия. Об этом заявил гендиректор РЖД Олег Белозеров по итогам заседания правительства. Планируется, что надбавка будет действовать до 2025 г.

Правительство согласилось еще с одной просьбой РЖД – индексацией тарифов на пробег пустых полувагонов, сказал Белозеров. По его словам, это нужно «в том числе, чтобы улучшить оборачиваемость вагонов на сети». Размер индексации еще не утвержден, пока обсуждается повышение на 6% на все типы полувагонов, отметил он.

Индексация в таком же размере предусмотрена в проекте протокольного решения совещания в правительстве («Ведомости» ознакомились с его копией, такая же информация у «Интерфакса»).

«Эти доходы – от увеличения [тарифов]– должны полностью сбалансировать инвестиционную программу до 2025 г.», – сказал Белозеров. Проект этой программы еще не утвержден. На заседании правительства в четверг был утвержден финансовый план РЖД на 2019–2021 гг. Предполагается, что в этот период будет инвестировано 2,25 трлн руб. Для сравнения, в 2017 г. концерн получил почти 140 млрд руб. чистой прибыли по МСФО при выручке 2,25 трлн руб.

Экспортная надбавка в размере 8% для всех видов грузов, кроме нефтепродуктов и алюминия, обеспечит рост тарифных доходов РЖД в 2019 г. на 29 млрд руб., а индексация стоимости порожнего пробега полувагонов на 6% – не менее чем на 8,5 млрд руб., подсчитал гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров. Для РЖД сохранение экспортной надбавки и индексация пробега пустых вагонов не несет никаких рисков, проблемы возникнут только у грузовладельцев (прежде всего, у угольных компаний, в основном самостоятельно оплачивающих порожний пробег полувагонов, расходы которых вырастут не менее чем на 17 млрд руб. в 2019 г.) и отчасти – у операторов, которые не смогут в полном объеме перенести рост стоимости порожнего пробега на клиентов, отмечает эксперт.

Ранее предполагалось, что экспортная надбавка к грузовым тарифам прекратит действовать в 2019 г. (не распространяется сейчас на энергетический уголь). В начале октября Белозеров заявил о желании РЖД сохранить экспортную надбавку. Так холдинг хочет компенсировать потери от волатильности курса рубля, объяснял он. По его данным, в 2017 г. надбавка принесла РЖД около 23 млрд руб. Против сохранения надбавки выступили Минэнерго, Российская ассоциация производителей удобрений, Ассоциация предприятий черной металлургии «Русская сталь». По их мнению, инициатива РЖД приведет к сокращению инвестиций компаний-грузоотправителей, снижению их перевозок. Также была жаркая дискуссия о тарифах на пробег пустых вагонов. Союз операторов железнодорожного транспорта просил премьер-министра Дмитрия Медведева вместо индексации тарифов на порожний пробег для всех полувагонов ограничиться выравниванием тарифных схем для инновационных вагонов (для них сейчас действуют льготные условия), а союз «Объединение вагоностроителей» – сохранить отдельные тарифные схемы для инновационных вагонов.

 «РЖД нарушает договоренности, ей идут навстречу. Почему такие решения принимаются – никто не объясняет», – недоумевает человек, близкий к крупному грузоотправителю. Если правительство утвердит такие тарифы, пострадает более 50% инвестиционной программы компании, подчеркивает человек, близкий к другому крупному грузоотправителю. «Транспорт и логистика – весомая составляющая в пироге себестоимости нашей отрасли, и поэтому очень чувствительная, – комментирует топ-менеджер горно-металлургической компании. – Рост тарифов в конечном итоге ляжет на потребителя». Но цены регулирует рынок и их нельзя поднять просто так, нужен анализ конкурентной среды, продолжает он: «Один производитель поднимет цены, другой – нет. Продаст товар второй». При этом ряд контрактов заключается по формульному ценообразованию и если тариф в формулу не зашит, то его рост становится уже проблемой производителя, а не потребителя, добавляет собеседник «Ведомостей».

Правительство согласилось сохранить экспортную надбавку с оговоркой, успокаивает Белозеров: «Нам поставлена четкая задача – внимательно следить за тем, что будет происходить на рынках, и вместе с грузоотправителями реагировать на изменяющуюся конъюнктуру. Если цены будут неблагоприятными, мы с грузоотправителями будем искать компромиссные варианты».

Представители НЛМК, СУЭК и Evraz от комментариев отказались.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2018/11/08/785950-rzhd-eksportnuyu-nadbavku>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/3793970>

<http://transportrussia.ru/item/4623-uravnenie-dlya-investitsij.html>

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2018.11.09; FESCO ОБЕСПЕЧИТ ПЕРЕВОЗКУ ПРОДУКЦИИ ЛЕСОПЕРЕРАБОТКИ ИЗ РОССИИ В КИТАЙ ДЛЯ AVIC FORESTRY

Группа Fesco в рамках первой Китайской международной выставки импортных товаров подписала с компанией AVIC Forestry соглашение о сотрудничестве в области логистики и транспортировки продукции лесопромышленного комплекса, сообщила российская транспортная группа.

«В рамках соглашения группа станет поставщиком логистических услуг для китайской компании и будет обеспечивать полный комплекс работ, необходимых для перевозки лесопродукции из России в Китай. Договор заключен сроком на пять лет», – говорится в сообщении.

Fesco использует в перевозках свой парк фитинговых платформ, сообщили РИА Новости в компании. Фитинговая платформа – это специализированная платформа, предназначенная для перевозки крупнотоннажных контейнеров и оборудованная специализированными узлами для их крепления – фитинговыми упорами.

AVIC Forestry – одно из крупнейших китайских предприятий, имеющих лесные активы за рубежом, входит в число инвесторов российско-китайского проекта создания лесопромышленного парка в Томской области.

Транспортная группа Fesco (входит в группу «Сумма» Зиявудина Магомедова, который арестован по делу о мошенничестве и создании организованной преступной группы) – одна из крупнейших частных транспортно-логистических компаний России с активами в сфере портового, железнодорожного и интегрированного логистического бизнеса. Группе принадлежат Владивостокский морской торговый порт, железнодорожный оператор «Трансгарант», 75% минус одна акция оператора фитинговых платформ «Русская тройка».

### ТАСС; 2018.11.08; АРМЕНИЯ НЕ ПЛАНИРУЕТ АННУЛИРОВАТЬ КОНТРАКТ С РЖД

Вопрос об аннулировании контракта с компанией «Российские железные дороги», в концессионном управлении которой находится железная дорога в Армении, не стоит. Об этом сообщил журналистам и.о. **министра транспорта**, связи и информационных технологий Армении Акоп Аршакян.

«В настоящее время вопрос об аннулировании контракта с РЖД не стоит. В случае такого решения, мы обязательно дадим соответствующую информацию», - сказал и.о. главы **Минтранса** республики.

Ранее премьер-министр Армении Никол Пашинян заявил, что вокруг компании «Южно-Кавказская железная дорога» (ЮКЖД, дочерняя компания РЖД) происходят некоторые юридические процессы, но из этого «не стоит делать трагедию».

Ранее пресс-секретарь ЮКЖД Вардан Алоян сообщил ТАСС, что в ночь на 15 августа сотрудники комитета госдоходов Армении провели обыски в офисе ЮКЖД, в результате которых были конфискованы документы и возбуждено уголовное дело по подозрению в неуплате НДС на сумму 9,7 млн драмов ($19 тыс.).

ЮКЖД - стопроцентная дочерняя компания ОАО «Российские железные дороги». 13 февраля 2008 г. в Ереване между РЖД и Республикой Армения был подписан концессионный договор о передаче системы железнодорожного транспорта страны в управление ЮКЖД. Согласно договору, срок концессионного управления составляет 30 лет с правом пролонгации еще на 10 лет после первых 20 лет работы и по взаимному согласию сторон.

<https://tass.ru/ekonomika/5769027>

### ИНТЕРФАКС; 2018.11.08; ПРЕДПРИЯТИЕ ГРУППЫ УВЗ РАЗРАБОТАЛО ДЛЯ «ЕВРОСИБА» ЛЕСОВОЗНУЮ ПЛАТФОРМУ

ООО «Уральское конструкторское бюро вагоностроения» (УКБВ, входит в АО «НПК «Уралвагонзавод») провело испытания лесовозной платформы, разработанной по заказу ЗАО «Евросиб СПб - транспортные системы», говорится в сообщении УКБВ.

Четырехосный вагон-платформа модели 13-5191-01 изготовлен Волчанским механическим заводом (ВМЗ, филиал УВЗ). Предназначен для перевозки лесоматериалов длиной от 1,6 до 13 метров, труб большого диаметра, других длинномерных грузов, а также крупнотоннажных контейнеров и специализированных контейнеров длиной 20 футов и 40 футов, в том числе с максимальной массой брутто 36 тонн.

«Нынешняя модель - первый вагон-платформа, поставленный на производство на АО «Научно-производственная корпорация «Уралвагонзавод» с применением инновационных тележек модели 18-194-1 с осевой нагрузкой 25 тонн на ось. Успешную перспективу эксплуатации вагона на железной дороге гарантирует увеличение грузоподъемности до 74 тонн и объема кузова до 130 кубометров», - говорится в сообщении.

Отмечается, что грузовой вагон соответствует нормативам железных дорог колеи 1520 мм стран СНГ, а также Грузии, Китая, Латвии, Литвы, Монголии, Финляндии и Эстонии.

Волчанский филиал «Уралвагонзавода» специализируется на производстве подвижного состава малыми сериями, также производит газовое оборудование.

«Уралвагонзавод» - многоотраслевой машиностроительный комплекс, выпускающий около 100 видов продукции, в частности, военную технику, дорожно-строительные машины, цельнометаллические полувагоны, специализированные вагоны и железнодорожные цистерны. Компания на 100% принадлежит госкорпорации «Ростех».

ЗАО «Евросиб» - российская многопрофильная группа компаний, основанная в 1992 году, владеет парком вагонов, эксплуатирует два терминально-логистических комплекса - в Санкт-Петербурге (Шушары) и Новосибирске. Группа предоставляет комплексное транспортно-логистическое обслуживание, включая организацию железнодорожных перевозок с привлечением собственного и арендованного подвижного состава, услуги комплексной логистики, терминального оператора.

### ИНТЕРФАКС; 2018.11.08; РЕКОНСТРУКЦИЯ Ж/Д ЛИНИИ В КНР И КНДР НА ТЕРРИТОРИИ ПРИМОРЬЯ ЗАЛОЖЕНА В БАМ/ТРАНССИБ-II

Финансирование реконструкции железнодорожного участка Барановский-Хасан составит более 7 млрд рублей, средства будут выделяться в рамках реализации второго этапа проекта по модернизации Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей («БАМ/Транссиб-II»).

Как сообщается в корпоративном издании Дальневосточной железной дороги, реконструкция линии Барановский-Хасан протяженностью 238 км необходима для обеспечения роста российского экспорта через порт Посьет (Приморский край) и пограничный переход Махалино (РФ) - Хуньчунь (КНР), а также организации транзита в рамках международного транспортного коридора «Приморье-2».

Кроме того, модернизация нужна для осуществления перспективных перевозок в направлении Корейского полуострова - через погранпереход Хасан - Туманган.

Ранее сообщалось, что южнокорейская провинция Канвондо планирует возобновить железнодорожное сообщение с северокорейским портовым городом Вонсан и Транссибом через Приморский край через три-четыре года.

В 2008-2014 годах была восстановлена железнодорожная ветка от приграничной железнодорожной станции Хасан (Приморский край РФ) до северокорейского порта Раджин на побережье Японского моря. Этот проект позиционировался как первый этап реконструкции Транскорейской железной дороги с последующим ее подключением к российской Транссибирской магистрали для транспортировки большегрузных контейнеров из Южной Кореи в Россию и Европу, а также поставок угля из России в Южную Корею. Однако из-за ядерных испытаний в КНДР в марте 2016 года Южная Корея вышла из проекта, введя в отношении КНДР санкции.

В настоящее время пропускная способность участка Хасан-Раджин составляет 5 млн тонн грузов ежегодно. Всего же с 2013 по 2017 год в северокорейский порт было отправлено 4,8 млн тонн российского угля. Только за неполный прошлый год перевалка составила чуть более 2 млн тонн.

Транскорейская магистраль Кёнъисон была построена во время японской оккупации в 1906 году и связывала Сеул с городом Синыйджу на китайской границе. После раздела Кореи на Север и Юг в 1945 году дорога прекратила работу.

МТК «Приморье-2» соединяет китайскую провинцию Цзилинь (Чанчунь - Цзилинь - Хуньчунь) с портами Славянка, Зарубино и Посьет. Действующий железнодорожный участок от перехода Махалино - Хуньчунь до припортовой станции Сухановка (Зарубино) протяженностью около 60 км является ключевым звеном МТК.

### РИА НОВОСТИ; 2018.11.08; «ТРАНСКОНТЕЙНЕР» ПЛАНИРУЕТ ОТКРЫТЬ НОВЫЕ МАРШРУТЫ В ЮГО-ВОСТОЧНУЮ ЕВРОПУ

ПАО «Трансконтейнер» планирует открыть новые маршруты в Восточную и Юго-Восточную Европу, заявил в четверг РИА Новости гендиректор дочернего предприятия ПАО «Трансконтейнер» TransContainer Freight Forwarding (Shanghai) Егор Брагинец на полях международного импортного ЭКСПО в Шанхае.

«Да, и даже в рамках этой выставки мы переговорили с клиентами, планируем открывать новые направления в Румынию, в Юго-Восточную Европу», – сообщил Брагинец.

Он добавил, что «у «Трансконтейнера» есть терминал в Добре, на словацкой стороне на границе Украины и Словакии, оттуда удобно отправлять автомобильным или железнодорожным транспортом грузы в соседние страны, такие как Чехия, Венгрия, та же Словакия, Италия, страны бывшей Югославии».

«Трансконтейнер» - крупнейший в РФ, СНГ и Балтии владелец парка специализированного подвижного состава: в собственности более 25 тысяч фитинговых платформ и около 69 тысяч крупнотоннажных контейнеров. Компания располагает 40 собственными терминалами в грузообразующих центрах РФ, 19 железнодорожными терминалами в Казахстане и управляет контейнерным терминалом «Добра» на границе Словакии и Украины.

### РИА НОВОСТИ; 2018.11.08; «ДОЧКА» «ТРАНСКОНТЕЙНЕРА» В ШАНХАЕ НАДЕЕТСЯ В 2019 Г НАРАСТИТЬ В 3 РАЗА ОБЪЕМ ПЕРЕВОЗОК

Дочерняя компания «Трансконтейнера» в Шанхае TransContainer Freight Forwarding (Shanghai) рассчитывает в 2019 году повысить объем перевозок в 3 раза, заявил в четверг РИА Новости гендиректор компании Егор Брагинец.

«Наша компания TransContainer Freight Forwarding (Shanghai) в месяц обрабатывает порядка 1000 ДФЭ (TEU - ред.) в импортном сообщении, в основном это пиломатериалы, и порядка 2000 ДФЭ по назначению в Минск и в Москву», – сообщил Брагинец на полях международного импортного ЭКСПО в Шанхае.

По его словам, компания в следующем году планирует увеличить эти показатели, «мы ставим прирост в 3 раза, но посмотрим, насколько это нам позволит инфраструктура и оборудование, то есть наличие контейнеров, вагонов, отсутствие пробок на основных погранпереходах, например, Россия-Китай и Китай-Монголия».

«Если все будет складываться так, как складывается сейчас, то эти объемы будут реализованы», – сказал он. Собеседник агентства подчеркнул, что «во многом мы также зависим от политики «Один пояс, один путь», китайских субсидий, пока предпосылок к их отмене в ближайший год-два вроде нет, притом что правила предоставления ужесточаются, тем не менее, по тем направлениям, по которым мы работаем, мы видим этот прирост».

«В следующем году то, что мы намерены активнее всего продвигать – это транзит между Европой и Китаем. Этого больше всего хотят наши клиенты», – отметил он. Согласно его данным, в настоящий момент самыми популярными и пользующимися наибольшим спросом услугами «Трансконтейнера» являются перевозки из Китая в Москву, Минск и в Европу, а также импорт пиломатериалов из Сибири – из Иркутска, Лесосибирска или из Красноярска в Китай.

«Трансконтейнер» - крупнейший в РФ, СНГ и Балтии владелец парка специализированного подвижного состава: в собственности более 25 тысяч фитинговых платформ и около 69 тысяч крупнотоннажных контейнеров. Компания располагает 40 собственными терминалами в грузообразующих центрах РФ, 19 железнодорожными терминалами в Казахстане и управляет контейнерным терминалом «Добра» на границе Словакии и Украины.

### РИА НОВОСТИ; 2018.11.08; АРЕСТ СЧЕТОВ НЕ ОТРАЗИЛСЯ НА ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ ЧЕРЕЗ ВМТП – ПРЕДСТАВИТЕЛЬ «ТРАНСКОНТЕЙНЕРА»

Арест счетов Владивостокского морского торгового порта (ВМТП, входит в группу Fesco) никак не отразился на работе дочернего предприятия ПАО «Трансконтейнер» в Шанхае и перевозке компанией грузов, заявил в четверг РИА Новости гендиректор TransContainer Freight Forwarding (Shanghai) Егор Брагинец.

«Нет, на нашу деятельность это не повлияло, мы являемся их клиентами, часть наших объемов идет через ВМТП, но мы никаких трудностей не испытали вообще», – сообщил Брагинец на полях международного импортного ЭКСПО в Шанхае.

Он подчеркнул, что «Трансконтейнер» работает практически со всеми терминалами на Дальнем Востоке России, в том числе с ВМТП, как ехало, так и едет, (дело с арестом счетов ВМТП - ред.) никак на нас не отразилось».

Тверской суд Москвы в июне этого года арестовал банковские счета ВМТП в рамках дела совладельца группы «Сумма», в которую входит Fesco, Зиявудина Магомедова. Совладелец «Суммы» Зиявудин Магомедов и его брат Магомед были арестованы в Москве в конце марта. Следственный департамент МВД РФ заподозрил Магомедовых в особо тяжких преступлениях – в организации преступного сообщества, хищениях и растратах на сумму 2,5 миллиарда рублей. Следствие считает, что преступления совершены преступным сообществом, созданным не позднее 2010 года на территории Москвы, которое возглавляли руководители холдинговой группы «Сумма».

### РИА НОВОСТИ; 2018.11.08; НАРАЩИВАНИЕ КИТАЕМ ИМПОРТА МОЖЕТ ПОМОЧЬ СНИЗИТЬ СТАВКИ НА ПЕРЕВОЗКИ - «ТРАНСКОНТЕЙНЕР»

Тенденция на наращивание импорта, наблюдаемая в последнее время в Китае, крайне положительна для логистики, это поможет выровнять дисбаланс перевозок, оптимизировать логистику и даже снизить ставки, заявил в четверг РИА Новости гендиректор дочернего предприятия ПАО «Трансконтейнер» TransContainer Freight Forwarding (Shanghai) Егор Брагинец.

«Поток грузов на сообщении Россия-Китай растет, и он будет продолжать расти, если не случится каких-либо обвалов, тенденция роста не такая яркая, как 3 года назад, но рост все равно наблюдается», – сообщил Брагинец на полях международного импортного ЭКСПО в Шанхае.

При этом он добавил, что «грузопоток растет в обоих направлениях, но, естественно, перевозки из Китая растут активнее». Собеседник агентства отметил, что в Китае, особенно в контексте проведения международного импортного ЭКСПО наблюдается тренд на наращивание импорта.

«Есть тенденция, что Китай начинает потреблять все больше и больше импортной продукции, которая производится в европейской части, для нас, как для транспортной компании, этот тренд очень позитивный», – сказал Брагинец.

Он пояснил, что в настоящий момент компания сталкивается с дисбалансом при осуществлении перевозок в Китай и из Китая, грубо говоря перевозки идут в пропорции 2 к 1, то есть отсюда ушло два контейнера, а обратно только один, «из-за этого у нас происходят порожние пробеги, мы возвращаем оборудование под те места, откуда есть груз».

«Если будет баланс, хотя бы 3 к 2, это уже позволит даже ставки снизить, оптимизировать логистику, в том числе для грузопотоков, которые идут из Китая в Европу, при наличии этого баланса, можно ставки объявлять», – подчеркнул Брагинец.

Помимо этого, по его словам, «это будет выгоднее и с точки зрения цены, и с точки зрения именно оперирования парка, и точки зрения скорости обработки грузов, все от этого выиграют, и покупатели, и продавцы, и логистические компании».

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ.; 2018.11.08; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ РЕШИТ СПОР МЕЖДУ ФАС И МИНТРАНСОМ ПО ИНВЕСТСБОРУ В ПОРТАХ

Вопрос по установлению портового инвестсбора и определению компаний, с которых станут его взимать, будет вынесен на уровень правительства РФ, сообщил журналистам в кулуарах форума River Port зам**министра транспорта**, руководитель **Росморречфлот**а Юрий Цветков.

Ранее **Минтранс** представил в Федеральную антимонопольную службу концептуальные замечания на предложения ФАС по портовому инвестсбору, предложил отнести вопрос определения его размера к компетенции министерства. **Минтранс** указал основными принципами взимания и установления инвестиционного портового сбора исключительно целевой характер; взимание сбора исключительно с судов в заграничном плавании.

ФАС при отмене регулирования тарифов в портах РФ предлагала ввести инвестиционный сбор за пользование портовыми объектами в государственной собственности и взимать его со стивидоров.

«Вопрос решается следующим образом: по несогласованным противоречиям он будет выноситься в правительство и там будет решаться на более высоком уровне. Это обычная схема решения спорных вопросов между ведомствами, когда решает вышестоящий орган», – сообщил Цветков.

Он отметил, что позиция **Минтранса** была заложена изначально, когда менялась нормативная база.

«Когда перешли на рубли, иностранные, точнее суда, которые осуществляют экспортно-импортные операции, получили дополнительные плюсы за счёт того, что произошла девальвация рубля, соответственно, эту сумму планировали как бы извлекать в качестве сбора … и направлять на развитие портовой инфраструктуры. Мне кажется это (предложение **Минтранса** – ред.) справедливо, понятно, и на российских компаниях она (мера по введению инвестсбора – ред.) не отразится», – заключил Цветков.

### ТАСС; 2018.11.08; РЕГУЛЯРНАЯ ПАРОМНАЯ ЛИНИЯ СВЯЖЕТ ВЛАДИВОСТОК И КОРЕЙСКИЙ ПОРТ ПХОХАН

Город Пхохан (Республика Корея) и Владивосток в ближайшем будущем может связать регулярное паромное сообщение. Об этом заявил в четверг на I Российско-корейском форуме межрегионального сотрудничества мэр Пхохана Ли Ган Док.

«Вскоре между Пхоханом и Владивостоком должна открыться прямая паромная линия. В перспективе она свяжет эти два города и с портами Северной Кореи, что внесет вклад в снижение напряженности на Корейском полуострове и поможет всем сторонам развивать взаимовыгодное экономическое сотрудничество», - подчеркнул градоначальник.

Он отметил, что корейская сторона считает организацию транспортного сообщения между двумя портами одним из главных пунктов межрегионального сотрудничества. В частности, это позволит поставлять российский уголь для нужд расположенного в Пхохане сталелитейного завода POSCO («ПОСКО»), а также связать южнокорейский город с Северным морским путем (СМП).

Ли Ган Док призвал власти Южной Кореи и РФ создать двустороннюю платформу постоянной связи, например, в виде секретариата, который позволит оперативно решать возникающие вопросы и проблемы. Кроме того, мэр Пхохана отметил необходимость переходить от торговли сырьем, превалирующей в двустороннем товарообороте, к совместной обработке и экспорту готовой продукции.

Пхохан с населением 530 тыс. человек расположен в юго-восточной части Республики Корея. Он является крупнейшим в стране центром производства стали. Морской торговый порт города обеспечивает грузооборот в 50 млн тонн.

Официальная часть Российско-корейского форума межрегионального сотрудничества стартовала 8 ноября. В нем принимают участие девять субъектов Дальневосточного федерального округа РФ и 17 самостоятельных регионов Республики Корея. На мероприятии представители региональных правительств, эксперты и бизнесмены обсуждают возможности для развития двустороннего экономического сотрудничества.

<https://tass.ru/ekonomika/5767786>

### ИНТЕРФАКС; 2018.11.08; ВТБ ВЫДЕЛИЛ КРЕДИТ В 300 МЛН РУБ. САХАЛИНСКОМУ МОРПАРОХОДСТВУ

ОАО «Сахалинское морское пароходство» (MOEX: SHLS) (СахМП) получило кредитную линию с лимитом 300 млн рублей в банке ВТБ (MOEX: VTBR) под залог своих морских судов, сообщается в материалах пароходства.

Согласно этим материалам, 1 ноября 2018 года совет директоров Сахалинского морпароходства одобрил предоставление залога (трех морских судов, принадлежащих пароходству) в качестве обеспечения по кредитному соглашению, заключенному между ВТБ и пароходством в августе 2018 года. Соглашение предусматривает выделение СахМП кредитной линии с лимитом 300 млн рублей, срок сделки - 1 тыс. 95 дней.

«Залогодатель (СахМП - ИФ) передает залогодержателю (ВТБ - ИФ) в залог морские суда «Шантар», «Парамушир», «ЗЕЯ», - говорится в материалах пароходства.

В СахМП агентству «Интерфакс» не сообщили, на что будут направлены эти деньги, сославшись на конфиденциальность информации.

По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», основные акционеры СахМП: Altus Capital Shipping Ltd. - 25,52%, Sandyroad Trading Ltd. - 17,51%, Beraford Holdings Ltd. - 16,85%, Saferio Investments Ltd. - 16,8%, Selimon Trading & Investments Ltd. (все - Кипр) - 15,48%. Общее количество акционеров пароходства - 4,856 тыс.

Сахалинское морское пароходство - единственная компания, обеспечивающая круглогодичные перевозки из портов Де-Кастри, Ванино и Советская гавань. Флот насчитывает 13 собственных и 4 арендованных транспортных судна (не считая ледоколов, буксиров и прочего вспомогательного флота), все ледового класса. Пароходство также обслуживает железнодорожно-паромную переправу между Сахалином (порт Холмск) и материком (порт Ванино, Хабаровский край), осуществляет перевозки грузов в каботажном и заграничном плавании.

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2018.11.08; «ДЕЛОПОРТС» ДО 2020 Г ИНВЕСТИРУЕТ В ПОРТОВУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ СВЫШЕ 7,3 МЛРД РУБ

 «Делопортс» до 2020 года направит свыше 7,3 миллиарда рублей на реализацию проектов своей комплексной инвестпрограммы, сообщили РИА Новости в стивидорной компании.

«Инвестиции в строительство самого глубоководного в России на сегодняшний день причала №38 на контейнерном терминале «НУТЭП» составят порядка 3,6 миллиарда рублей. Его запуск намечен на начало второго квартала 2019 года. На увеличение перевалочных мощностей зернового терминала «КСК» до 2020 года выделено 3,7 миллиарда рублей», – сообщила стивидорная компания.

На реализацию проекта «КСК» в Новороссийске компания выделит 2,2 миллиарда рублей собственных средств и 1,5 миллиарда рублей получит по кредитной линии, субсидируемой министерством сельского хозяйства. Проект «НУТЭП» (тоже Новороссийск) также реализуется как за счёт собственных средств, так и средств, привлечённых в коммерческих банках, уточнили в компании.

Инвестиции в «КСК» помогут увеличить пропускные мощности перевалки зерна на терминале на 1,5 миллиона тонн – до 6,5 миллиона тонн в год к 2020 году. Глубоководный причал «НУТЭП», в свою очередь, позволит обеспечить подход к терминалу судов океанского класса вместимостью до 10 тысяч тонн TEUs и увеличит мощность контейнерного терминала в два раза – до 700 тысяч TEUs.

«Делопортс» в конце 2018 года также планирует пополнить собственный буксирный флот на базе сервисной компании «Дело». Сегодня компания оперирует тремя буксирами Damen. Поставка двух дополнительных судов ожидается до конца текущего года. Стоимость проекта пока не раскрывается.

«Делопортс» - российская холдинговая компания, владеющая стивидорными активами и сервисной компанией группы компаний «Дело», принадлежащей Сергею Шишкарёву. Активы объединены в холдинг в 2012 году.

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2018.11.09; КОНКУРС НА СТРОИТЕЛЬСТВО II ЭТАПА БАГАЕВСКОГО ГИДРОУЗЛА МОГУТ ОБЪЯВИТЬ ДО КОНЦА 2018 Г

Конкурс на строительство второго этапа Багаевского гидроузла в Ростовской области могут объявить до конца текущего года, реализация проекта идёт по плану, сообщил журналистам в кулуарах форума River Port зам**министра транспорта** РФ, руководитель **Росморречфлот**а Юрий Цветков.

Строительство Багаевского гидроузла стартовало в апреле текущего года. Он призван решить проблему маловодности Дона, сохранить навигацию и повысить уровень воды на участке Дона ниже Кочетовского гидроузла в районе станицы Багаевской.

Ранее президент России Владимир Путин поручал правительству провести общественные слушания и экологическую экспертизу проекта. Общественные слушания состоялись в Москве и Ростове-на-Дону в октябре, уточнили в **Росморречфлот**е.

«Наука подтвердила целесообразность проекта. Он со всех сторон всех устраивает. Решение узких мест по судоходству – это только часть вопроса. Цимлянское водохранилище, которое пересыхает, – решается вопрос с его орошением, решается вопрос с орошением прилегающих территорий. Проект очевиден, он пока идёт по плану. Планируем конкурс уже объявлять. Надеюсь, что да (в этом году – ред.)», – сказал Цветков.

Проект строительства Багаевского гидроузла включен в ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)». Общая стоимость проекта составит около 23 миллиардов рублей. Подготовительные работы первого этапа выполнены, их стоимость – порядка миллиарда рублей.

### ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВЯЧЕСЛАВ ЛОБОВ; 2018.11.08; СОЗДАЕТСЯ КЛАСТЕР ВОДНОГО ТУРИЗМА; В ЗАВИДОВО (ТВЕРСКАЯ ОБЛАСТЬ) СОСТОЯЛСЯ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ТУРИСТИЧЕСКИЙ ФОРУМ «РЕКИ РОССИИ»

Среди приглашенных – заместитель Председателя Правительства РФ Ольга Голодец, губернатор Тверской области Игорь Руденя, заместитель руководителя Ростуризма Николай Королев, заместитель председателя Комитета Совета Федерации по бюджету и финансовым рынкам Андрей Епишин и другие официальные лица.

Туристический форум в Тверской области проводится с 2013 года. За это время он стал одной из ключевых федеральных площадок для обсуждения вопросов развития водного туризма, речных туристических перево-

зок, встречи профессионалов туристической и транспортной индустрии.

По оценкам экспертов, в 2018 году состоялось более 66 миллионов туристических поездок по России. Ставка на развитие индустрии гостеприимства страны сегодня делается на самом высоком уровне.

Как заявила в ходе форума Ольга Голодец, Тверская область сегодня является одним из флагманов в развитии туристической индустрии. Туриндустрия в России сейчас составляет 3,5% ВВП страны, и ожидается, что в ближайшее время доля туризма в ВВП России выйдет на цифру уже 5%.

С 2019 года в Завидово начнется реализация проекта «Волжское море». Ему присвоен статус приоритетного инвестиционного проекта Тверской области. В развитие кластера будет вложено 9 млрд руб. Две трети этих средств – частные инвестиции. Планируется возвести 20 объектов туриндустрии и 12 объектов обеспечивающей инфраструктуры, главный из которых – транспортно–пересадочный узел.

Планируется строительство нового речного порта для круизных, прогулочных судов. Появится железнодорожный вокзал с прямой веткой от основного пути Москва – Санкт–Петербург. Таким образом, транспортно–логистический узел «Завидово» станет отправной точкой для путешествия по Волге с акватории Московского моря.

На пленарном заседании форума Игорь Руденя озвучил ряд предложений, которые будут способствовать развитию речного туризма как в Тверской области, так и в России в целом. Одно из них: в популярном интернет–сервисе разработать специальную вкладку для путешествий по воде. Мультимодальное приложение даст возможность каждому туристу до мелочей продумать свой маршрут с использованием любого вида транспорта, в том числе по рекам и озерам.

Ольга Голодец напомнила, что с 2015 года в России реализуется Федеральная целевая программа развития внутреннего и въездного туризма, в которой Правительство РФ берет на себя обязательства по содействию развитию инфраструктуры. «То, что на государственный рубль пришли такие капитальные вложения бизнеса, превосходит наши самые смелые ожидания, – заметила Ольга Голодец. – Сейчас мы закладываем, что на 1 рубль вложения федеральных средств приходится 2 рубля инвестиций, но в реальности все гораздо интенсивнее. Хочется сразу всех порадовать: здесь, в Тверской области, мы рассматриваем продолжение проекта и качественное его изменение: с 2019 года в рамках ФЦП мы будем реализовывать проект «Волжское море».

Ольга Голодец подчеркнула важность проекта: «Это фактически новый старт речного круизного туризма. Федеральные деньги будут вложены в строительство портовой структуры, а местные инвестиции придут в развитие мест проживания и инфраструктуры, которая необходима для отдыха людей».

Комплекс «Завидово», напомнила Ольга Голодец, в год обслуживает около 200 тысяч туристов: «Это огромная цифра по любым меркам. Если такие комплексы разного уровня и звездности будут появляться на территории РФ, это и будет стимулом развития внутреннего туризма».

Как подчеркнула заместитель председателя правительства РФ, в России сегодня существует большой потенциал для развития речного туризма. Сейчас в России 130 портов, речные пути пользуются огромным спросом, пока не до конца удовлетворенным. Однако, заявила Ольга Голодец, есть сложности: в 90–е годы наша судостроительная отрасль перестала работать на потребителя, сейчас предпринимаются все усилия, чтобы стимулировать строительство новых пассажирских лайнеров разного класса. «Туристическая индустрия – это не только инфраструктура, но и кадры, организация всего процесса. Здесь собрались профессионалы туристической отрасли, сегодняшняя ваша работа даст новый импульс и новые находки для развития в России речного туризма», – обратилась Ольга Голодец к участникам форума.

Символично, что форум проходит в Тверской области, где течет Волга, заметил Игорь Руденя. «У нас в области более 900 рек и почти 1700 озер, – рассказал губернатор. – Огромное богатство, которое мы можем и должны вместе развивать. Мы хотим сделать Тверскую область столицей речного туризма. Мы хотим увеличить за 5 лет туристический поток в два раза. Планируется реконструкция уже действующих причальных стенок и строительство новой инфраструктуры. В Калязине, например, в этом году побывало более 50 тысяч туристов, которые осуществляли водные круизы. Это стимулирует появление новых инфраструктурных объектов. Развитие водного туризма будет способствовать и развитию муниципальной экономики».

«Волжское море», подчеркнул глава региона, имеет статус приоритетного проекта. А центром кластера станет территория «Завидово». Водный туризм даст возможность развиваться и операторам речного туризма, круизных судов и судов среднего и малого класса.

«Туризм – новый долгосрочный драйвер для развития экономики страны, – подчеркнул заместитель руководителя Ростуризма Николай Королев, выступая перед участниками форума. – Сейчас туризм вносит существенный вклад в обеспечение устойчивого экономического развития и социальной стабильности. Эта отрасль важна для развития малых форм бизнеса, микропредприятий, создания рабочих мест, обеспечения занятости населения. Туризм стимулирует развитие смежных отраслей экономики, выступает питательной средой для реализации долгосрочных стратегий несырьевого развития смежных отраслей экономики».

Новая Федеральная программа по развитию внутреннего и въездного туризма на 2019–2025 годы, считает Николай Королев, будет способствовать увеличению сферы туризма в ВВП до 5% к 2025 году, что эквивалентно вкладу туризма в ВВП в размере 5,3 трлн руб. Общий объем финансирования для реализации программы – 286 млрд руб., в том числе 73,5 млрд за счет федерального бюджета, 14 ,7 млрд руб. – местные бюджеты, еще 198 млрд – внебюджетные источники. Чтобы развивать сферу туризма, важно повышать квалификацию кадров сферы туризма, а также продвигать российский речной туризм на внутреннем и зарубежном рынках.

Одна из проблем, мешающих развивать речной туризм, по мнению замглавы Ростуризма, – устаревание парка круизных судов, недостаточное удовлетворение спроса туристов, особенно в высокий сезон. В связи с этим предполагается использовать механизм субсидирования, чтобы реализовывать инвестиционные проекты в сфере туризма, обеспечить инвесторов доступными длинными кредитами с комфортными ставками и сроками.

Круизный туризм больше всего развит в Центральном, Южном, Приволжском, Северо–Западном федеральных округах, перспективными являются и Дальневосточный округ, и Арктическая зона. Популярность арктических круизов растет у российских и иностранных туристов. Рынок круизов растет быстрее, чем другие виды транспортных путешествий. Перспективные проекты в этом направлении – это проекты «Приморье», «Волжский путь», в который входят 17 субъектов РФ, проект «Русская Арктика». Можно назвать также проекты «Амур», «Камчатка – Сахалин», «Чувашия – сердце Волги», «Волжская Булгария» в Татарстане, кластеры «Амур – Хабаровск», «Комсомольский», «Русские берега» в Вологодской области.

Николай Королев напомнил, что экспертиза Ростуризма присудила первое место в рамках развития Федеральной целевой программы «Развитие внутреннего и въездного туризма в РФ на 2019–2025 годы» проекту «Волжское море». Сейчас интенсивными темпами проходит инфраструктурное обустройство берегов Волги на всем ее протяжении. Берега Волги – это огромное сосредоточение культурных и исторических объектов различных национальностей и народностей России.

Стоимость создания «Волжского моря» составляет более 9 млрд руб., 80% этой суммы – частные инвестиции: более 1,5 млрд руб. придут из федерального бюджета, частные инвестиции составят порядка 7,2 млрд руб., региональное софинансирование – около 300 млн руб. Ключевым объектом «Волжского моря» станет туристический транспортно–пересадочный узел. На территории Завидово будут стыковаться водный, железнодорожный и автомобильный транспорт. В рамках создания курорта «Волжское море» будет построен также круглогодичный комплекс для отдыха с аквапарком и гостиницами. «Волжское море» охватит территории особой экономической зоны «Завидово» и городов Калязин, Кимры, Конаково, Тверь и Весьегонск, которые будут развивать разные направления туризма (детский, гастрономический, историко–культурный и курортный отдых).

Журналисты федеральных СМИ в рамках форума отправились на уникальную речную экскурсию. Представители прессы осмотрели с борта катера окрестные пейзажи территории, где будет реализовываться проект «Волжское море». Эти места исторически известны, а бренд «Завидово» существует уже лет 60. Национальный парк «Завидово» – это 20 тысяч гектаров. В парке охотились в свое время Хрущев, Брежнев, Ельцин. Река Шоша течет из этого заказника, и она абсолютно чистая, потому что здесь нет никакого влияния человека на природу. Рядом – практически нехоженые территории левого берега Волги, это крупнейшее зеленое пятно на севере от Москвы на карте Центральной России.

На территории Завидово сошлось все – и природные возможности, и удобное местоположение, и наличие Москвы рядом, и большие частные инвестиции, и участие государства. Очень важно, что оказалось возможным наладить сотрудничество государства и бизнеса. Инвестировать одновременно во все невозможно – в электричество, в дороги, в другие общественно необходимые объекты, и в этом помощь государства огромная. Но это не значит, что государство просто дарит бизнесу деньги. Бизнес создает рабочие места, направляет сюда денежный поток.

Что касается создания транспортно–пересадочного узла, об этом сегодня идут переговоры и обсуждения. Сейчас решается, как лучше делать железнодорожную составляющую – или это может быть инвестпрограмма РЖД, или это будет часть программы ФЦП.

Порт будет туристическим, пассажирским, максимальная проходимость – 2 тысячи человек в день. В нем будут все службы, которые нужны туристам как для круизного и прогулочного, так и для яхтенного туризма.

Эксперты отмечают, что клиент таких кластеров, как «Завидово», – это тот же турист, который ездит в Испанию или на Черное море, но в силу разных причин ему неудобно ехать куда–то далеко, но он понимает, что сервис здесь такого же уровня или даже выше. И он выбирает Завидово.

Подводя итог форума, Ольга Голодец заявила, что Тверская область вышла на флагманские позиции в развитии туризма. За предыдущий период действия программы развития туризма в России с 2015 по 2018 год именно в Тверской области создан очень мощный задел для развития туризма. Именно здесь возник узел, который в будущем даст серьезный импульс развитию туризма на Волге и в России в целом.

<http://transportrussia.ru/item/4627-sozdaetsya-klaster-vodnogo-turizma.html>

### ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВЯЧЕСЛАВ ЛОБОВ; 2018.11.09; УСПЕШНЫЙ ФИНИШ, ХОРОШИЕ ПЕРСПЕКТИВЫ; СЕЗОН РЕЧНЫХ ПЕРЕВОЗОК В МОСКОВСКОМ БАССЕЙНЕ ЗАКРЫВАЕТСЯ

В навигацию–2018 продолжился позитивный тренд развития внутренних водных путей Центральной России. К октябрю грузопоток превысил 23 млн тонн, а пассажирские перевозки выросли на 6% – более чем до 1,24 млн человек.

Закрытие навигации происходит поэтапно, и в первую очередь – на участках со специфическими погодными условиями. Например, на северных направлениях, где в начале осени нередко наблюдаются туманы, плохая видимость и недостаточный уровень воды.

В этом году по распоряжению **Росморречфлот**а подавляющее большинство гидроузлов канала имени Москвы закрываются для движения флота в ночь на 15 ноября. Однако в соответствии с прогнозом по ледовым условиям предельный срок работы может быть продлен до 17 ноября включительно. После чего начнется подготовка гидротехнических сооружений к навигации–2019: в межнавигационный период будут производиться плановые профилактические и ремонтные работы.

Первыми внутренние водные пути покидают пассажирские суда и личный маломерный флот. Большая часть яхт и катеров (длиной до 8 м) ушла за пределы Москвы, а некоторые отправились на зимние стоянки в Тверскую область, в Калининград и даже в Финляндию. Сейчас владельцы занимаются их консервацией.

Городские прогулочные теплоходы и банкетоходы в подавляющем большинстве завершили работу. Сегодня по Москве–реке в зависимости от погодных условий курсирует всего от 20 до 40% пассажирского флота столицы. Спрос на «солнечные» речные прогулки сохраняется, поэтому оставшиеся на воде суда продолжают выходить в рейсы. Вообще, благодаря аномально теплой погоде в 2018 году объем пассажирских перевозок по водным путям столицы бьет рекорды. Он вырос на 40% по сравнению с навигацией–2017, отмечают в Московской ассоциации судовладельцев пассажирского флота.

В этом сезоне продолжил расти и рынок речных круизов. По сравнению с 2017 годом турпоток к началу октября увеличился на 7% и составил около 280 тыс. человек. Заполняемость теплоходов большой тройки круизных операторов (ОАО «Мостурфлот», ОАО «Инфофлот», ООО «Водоходъ») составила 85–90%. Практически со 100%–ной загрузкой отправлялись теплоходы в круизы выходного дня (двух–трехдневные туры).

Большая часть лайнеров уже снарядилась на зимовку. В графике остались единичные теплоходы. Последние рейсы с Северного речного вокзала Москвы назначают на короткие дистанции (выходного дня) или по маршрутам, максимально близким к местам зимнего отстоя круизного флота. Так, теплоходы компании «Водоходъ» зимуют в Санкт–Петербурге и в Городце, Инфофлота – в Нижнем Новгороде, а суда Мостурфлота готовятся к новому сезону в подмосковном Долгопрудном. Сюда, в Хлебниковский затон, из месячного круиза до Волгограда вернется теплоход «Александр Грин».

Водоходъ закрыл сезон 19 октября. Дольше всех в эту навигацию ходили теплоходы Инфофлота. Круизный сезон в Московском бассейне закроет его теплоход–пансионат «Н.А. Некрасов».

Закрывают навигацию в числе последних, как правило, грузовые суда. Они будут ходить «до последнего звонка». Существуют исключения, когда в ФГБУ «Канал имени Москвы» обращаются с просьбой оставить навигационную обстановку для прохождения специальных грузов. Так, осенью 2017 года правительство Москвы ходатайствовало о провозе на теплоходе «Инзер» метростроевского оборудования: для него до 19 ноября держали Угличский гидроузел и девять шлюзов от Дубны до столицы.

Ежедневно по Московскому бассейну проходят более 300 единиц флота. В разгар навигации шлюзы пропускают около 500 судов в день. Тем не менее транспортный потенциал канала имени Москвы и вообще водных артерий остается крайне недооцененным. Ведь речные магистрали являются едва ли не единственной альтернативой для перегруженных в Центральном регионе и не развитых на периферии автомобильных дорог. Развитая инфраструктура канала позволяет увеличить объем перевозок в разы. Он ежегодно может пропускать более 70 млн тонн грузов. Отправляться в круизы по рекам, озерам и водохранилищам России должны не менее 1 млн человек в навигацию, а не нынешние 300 тыс. туристов, считает руководитель ФБГУ «Канал имени Москвы» Герман Елянюшкин.

Как сообщил президент Московской ассоциации судовладельцев пассажирского флота Кирилл Евдокимов, в 2017 году уже к 1 октября прогулочные теплоходы завершили сезон весенне–летней навигации. На сегодняшний день 70% владельцев водного пассажирского транспорта уже стали на якорь. Судовладельцы сами вправе решать, когда отправляться в порт. После завершения навигации теплоходы и речные трамвайчики начнут готовить к зимнему ремонту.

В целом у круизного судоходства в Московском бассейне хорошие перспективы. В Московском речном пароходстве сообщили, что в ближайшие 10 лет МРП может заказать у Объединенной судостроительной корпорации до пяти речных круизных лайнеров. Сейчас на входящем в ОСК судостроительном заводе «Лотос» для МРП строится круизное судно PV300–VD, которое компания должна получить в апреле 2019 года.

Подана также заявка на строительство еще одного такого судна, но уже на заводе «Красное Сормово» (также входит в ОСК) – PV300. PV300–VD – это судно типа «река–море», а PV300 – речное судно в той же архитектуре. Здесь планируется заказать еще до пяти единиц, если будет развиваться программа лизинга этих судов.

Судно PV300–VD с июня 2019 года начнет курсировать между Москвой и Санкт–Петербургом, а с осени – по Каспийскому морю.

Сейчас на заводе «Красное Сормово» строится судно PV300 для компании «Водоходъ». Оно будет сдано заказчику в феврале 2020 года. По оценке компании, в течение 10 лет двух– трехпалубный флот практически полностью уйдет с рынка. Для того чтобы заместить эту емкость, потребуются не менее 10 теплоходов проекта PV300 и, возможно, еще порядка 10–15 новых теплоходов меньшей вместимости.

Судно PV300–VD предназначено для перевозки пассажиров на дальних круизных линиях Москва – Астрахань, Москва – Санкт–Петербург с переходами по Ладожскому и Онежскому озерам, Москва – Ростов–на–Дону с проходом Волго–Донского судоходного канала, по Азовскому, Черному, Средиземному, Каспийскому и Красному морям.

Выполнили поставленные перед ними задачи порты Московского региона. Например, ООО «Порт Кимры» в навигацию 2018 года оперировал 46 судами грузового, вспомогательного флота и плавмеханизации. Как рассказали в МРП, в межнавигационный период компания проводит работу по капитальному ремонту двигателей на буксирах.

Также идет замена дизельгенераторов на двух судах, доковый ремонт трех буксиров с ремонтом движительно–рулевого комплекса и корпуса, проводятся плановые ремонты на 12 судах несамоходного и вспомогательного флота.

Порт Кимры осуществляет добычу и реализацию песка и песчано–гравийной смеси (ПГС) с месторождений в Тверской области, а также перевозку различных видов грузов по внутренним водным путям европейской части РФ. Грузовые перевозки осуществляют два большегрузных состава грузоподъемностью 7 тыс. тонн, три состава грузоподъемностью 4,5 тыс. тонн и 10 составов грузоподъемностью 2,5 тыс. тонн. Объемы добычи песка постепенно растут.

В ООО «Порт Серпухов» в эксплуатации компании находится 31 судно. На пассажирских теплоходах порта ежегодно перевозятся до 20 тыс. человек. Пассажирские перевозки осуществляются в следующих направлениях: Серпухов – Поленово, Серпухов – Дракино, Серпухов – Пущино, Серпухов – Таруса, Серпухов – Сады.

ООО «Порт Серпухов» располагает собственными русловыми карьерами нерудных строительных материалов, на которых ежегодно добывается 1,5 млн тонн песка и ПГС в год. Портовики видят свою цель в эффективном, надежном и сбалансированном обеспечении клиентов качественными услугами компании.

По мнению речников, развитие грузовых перевозок сдерживает ежегодный рост цен на топливо. Вот и в навигацию–2018 цены на дизтопливо выросли более чем на 30%. В результате перевозчикам удалось сработать в лучшем случае, что называется, по нулям.

<http://transportrussia.ru/item/4624-uspeshnyj-finish-khoroshie-perspektivy.html>

### РИА НОВОСТИ; 2018.11.08; ЧЕРЕЗ ТРИ МЕСЯЦА АЭРОПОРТ САРАНСКА СМОЖЕТ ВНОВЬ ПРИНИМАТЬ МЕЖДУНАРОДНЫЕ РЕЙСЫ - ГУБЕРНАТОР

Аэропорт в Саранске прошел правительственную комиссию, и после установки оборудования, через три месяца сможет принимать международные рейсы, сообщил РИА Новости глава Мордовии Владимир Волков.

На период чемпионата мира по футболу-2018 аэропорт в Саранске имел временный статус международного.

«Уже все, уже делаем. Была комиссия правительственная, она приняла решение присвоить звание нашему аэропорту, не временный, а постоянный статус (международного аэропорта – ред). Сейчас уже выстраиваются цепочки с соответствующими органами, мы выстраиваем оборудование, чтобы запустить. Я думаю, что через два-три месяца мы будем готовы летать за рубеж, – сказал Волков.

По его словам, после чемпионата мира чувствуется наплыв туристов.

«Больше, конечно, это наш внутренний туризм. На чемпионате мира было много иностранных туристов, сразу после их было много. Сейчас иностранцев меньше, но зато возрос трафик нашего туризма из наших городов», – сказал глава региона.

### ИНТЕРФАКС; 2018.11.08; КРАСНОЯРСКИЙ КРАЙ НАМЕРЕН ДО КОНЦА ГОДА ПЕРЕДАТЬ В ФЕДЕРАЛЬНУЮ СОБСТВЕННОСТЬ 5 МАЛЫХ АЭРОПОРТОВ

Правительство Красноярского края до конца 2018 года планирует завершить процесс передачи в федеральную собственность пяти малых (региональных) аэропортов, сообщили «Интерфаксу» в **министерстве транспорта** края.

Предполагается, что аэропорты Хатанга, Ванавары, Тура, Байкит и Енисейск (все - север Красноярского края) станут филиалами ФКП «Аэропорты Красноярья».

«Казенному предприятию из федерального бюджета уже выделено 650 млн рублей на ведение хозяйственной деятельности в новых подразделениях», - отметил представитель министерства.

Основное имущество передаваемых аэропортов - взлетно-посадочные полосы, места для стоянки воздушных судов и здания аэровокзалов. Все активы нуждаются в ремонте и реконструкции.

«Развитие сети региональных аэропортов - задача крайне важная, она затратная и убыточная. После соответствующих расчетов стало понятно, что «поднять» этот проект сможет только федерация», - добавил сотрудник регионального **Минтранса**.

Таким образом, с 1 января 2019 года в собственности Красноярского края останутся три региональных аэропорта - Черемшанка (пригород Красноярска), Богучаны и Игарка (север края).

ФКП «Аэропорты Красноярья» создано в апреле 2012 года, базируется на территории аэропорта Черемшанка. В настоящее время у казенного предприятия шесть филиалов - аэропорты Диксон, Бор, Кодинск, Мотыгино, Северо-Енисейск и Туруханск.

По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», выручка ФКП за 2017 год фактически осталась на уровне предыдущего года - 112,8 млн рублей. При этом чистый убыток увеличился в 4,9 раза, до 14,7 млн рублей.

### ТАСС; 2018.11.08; «ПОБЕДА» НАЧНЕТ ПОЛЕТЫ В НИДЕРЛАНДЫ С 21 ДЕКАБРЯ

Авиакомпания «Победа» (входит в группу «Аэрофлот») начнет полеты из Москвы в голландский Эйндховен с 21 декабря. Об этом говорится в опубликованном в четверг сообщении авиакомпании.

«Эйндховен станет первым городом Нидерландов в маршрутной карте «Победы». Полеты по новому маршруту начнутся 21 декабря 2018 года и будут выполняться четыре раза в неделю - по понедельникам, средам, пятницам и воскресеньям», - говорится в сообщении.

В авиакомпании также отметили, что на сайте «Победы» предложено на новое направление до конца зимнего расписания 2019 года не менее 500 билетов по цене 499 рублей с учетом всех аэропортовых сборов. На рейсах Эйндховен - Москва с начала полетов будет доступна бесплатная онлайн-регистрация.

«Победа» - первый российский лоукостер. Проект запущен в сентябре 2014 году. Все рейсы выполняет на современных самолетах Boeing 737-800, поставляемых с завода- производителя. Сейчас компания осуществляет авиаперевозки пассажиров по ряду российских и зарубежных направлений, в том числе в Испанию, Италию, Германию и на Кипр.

<https://tass.ru/ekonomika/5770684>

### ТАСС; 2018.11.08; АВИАСООБЩЕНИЕ МЕЖДУ ОМСКОМ И МИНВОДАМИ ВОЗОБНОВИТСЯ В НОЯБРЕ

Регулярное авиационное сообщение возобновится после двухлетнего перерыва между Омском и Минеральными Водами с ноября 2018 года. Рейсы, в числе еще восьми направлений, начнет выполнять компания «Ижавиа», сообщили ТАСС в администрации аэропорта Минеральные Воды.

«Ижавиа» начнет выполнять авиарейсы в девять городов РФ. В частности, возобновится авиационное сообщение между Минеральными Водами и Омском, рейсы в этом направлении не выполнялись с 2016 года. Также будет установлено регулярное сообщение с Нижневартовском, куда ранее выполнялись только чартерные рейсы», - сообщил собеседник агентства.

Также регулярными станут авиарейсы в Сургут, ранее в этом направлении самолеты летали из Минеральных Вод, как правило, в летние месяцы. По данным пресс-службы аэропорта, также «Ижавиа» будет выполнять рейсы из аэропорта Минеральных Вод в Ижевск, Новосибирск, Самару, Екатеринбург, Тюмень и Челябинск. Выполнение всех авиарейсов начнется с 28 ноября.

Международный аэропорт Минеральные Воды - крупнейший авиационный узел в Северо-Кавказском федеральном округе, входит в крупнейшую в России сеть региональных аэропортов «Новапорт». 26 октября аэропорт торжественно встретил двухмиллионного с начала года авиапассажира. По итогам восьми месяцев текущего года аэропорт перевез более 1,601 млн пассажиров, рост пассажиропотока превысил 9,2% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. На внутренних линиях пассажиропоток увеличился на 7%, международный сектор за восемь месяцев показал рост 17%.

<https://tass.ru/obschestvo/5768497>

### ТАСС; 2018.11.08; МАК НАСТАИВАЕТ НА РАЗРАБОТКЕ РЕКОМЕНДАЦИЙ ПО УХОДУ НА ВТОРОЙ КРУГ ПОСЛЕ ЧП С BOEING В СОЧИ

Межгосударственный авиационный комитет указал авиакомпаниям на необходимость разработки рекомендаций при вынужденном уходе на второй круг на аэродромах со сложными навигационными условиями после аварийной посадки самолета Boeing 737 компании UTair в Сочи 1 сентября, говорится в промежуточном отчете МАК по расследованию авиаинцидента.

В ночь на 1 сентября самолет Boeing 737 «, следовавший рейсом Москва - Сочи, выкатился со взлетно-посадочной полосы в реку, в результате оказались разрушены крыло и шасси, загорелся левый двигатель. На борту лайнера находились 164 пассажира и шесть членов экипажа. В результате ЧП 18 человек получили травмы, трое из них были госпитализированы. Погиб сотрудник аэропорта, который помогал эвакуировать людей - у него случился сердечный приступ. СК возбудил уголовные дела, прокуратура начала проверку.

Данные рекомендации

«Оперативные рекомендации по повышению безопасности полетов: руководителям авиакомпаний определить аэродромы со сложными навигационными условиями захода на посадку и разработать для них рекомендации по вынужденному уходу на второй круг ниже высоты принятия решения. С должностными лицами аэродромных служб аэродромов провести дополнительные занятия по изучению критериев годности взлетно-посадочной полосы к полетам и порядку оценки состояния элементов летного поля; периодичности проверки состояния летного поля в зависимости от метеоусловий и времени года», - говорится в отчете. В авиакомпании UTair также не разработаны рекомендации при вынужденном уходе на второй круг на сложных аэродромах, таких как Сочи, Геленджик, Нальчик и им подобным, уточняет МАК.

По данным МАК, экипаж самолета в Сочи после срабатывания систем предупреждения о сдвиге ветра «не отреагировал на эту информацию и продолжил снижение». В промежуточном отчете говорится, что комиссия проанализировала уходы на второй круг в 2017-2018 годах из-за срабатывания систем предупреждения о сдвиге ветра экипажами самолетов Boeing 737 UTair.

«Установлено, что из четырех выявленных случаев срабатывания предупреждений в двух случаях уходы выполнены практически сразу после срабатывания сигнализаций, один уход был выполнен через 18 секунд после срабатывания сигнализации, еще один уход - через 24 секунды. Данные случаи внесены в информационную систему управления безопасностью полетов, проведен анализ действий экипажей. В то же время, эффективность проведенных мероприятий недостаточна, поскольку рассматриваемое авиапроисшествие - это уже третий случай, когда экипажи при срабатывании сигнализации о сдвиге ветра не сразу уходят на второй круг, а продолжают снижение или даже выполняют посадку», - уточняется в отчете.

По окончании работ и после получения результатов исследований будет подготовлен окончательный отчет комиссии по результатам расследования, добавляют в МАК. Как сообщалось, сейчас самолет эвакуирован из воздушной гавани, ограждение аэропорта восстановлено. По данным Южной транспортной прокуратуры, которая проводит проверку после инцидента, «нарушений в деятельности наземных служб, непосредственно оказавших влияние на авиационное происшествие и ликвидацию его последствий, не выявлялось».

<https://tass.ru/ekonomika/5768814>

### РБК; ИННА СИДОРКОВА; 2018.11.08; ПАРНЫЙ ВЗЛЕТ; ВЫРУЧКА АВИАКЛАСТЕРА «РОСТЕХА» ПОСЛЕ ПРИСОЕДИНЕНИЯ ОАК МОЖЕТ СОСТАВИТЬ 1 ТРЛН РУБ.

После присоединения ОАК «Ростех» выйдет в разряд ведущих авиапроизводителей мира, заявил РБК глава ростеховского авиакластера Анатолий Сердюков. Помешать могут возросшие риски распространения санкций на гражданские программы ОАК

После интеграции с Объединенной авиастроительной корпорацией выручка ростеховского авиационного кластера, по оценке его главы Анатолия Сердюкова, составит триллион рублей. Об этом Сердюков заявил РБК во время Международного авиакосмического салона в китайском Чжухае.

Триллион и стандарты

«Для «Ростеха» интеграция с ОАК – знаковый момент. Доля авиационного кластера в общей выручке корпорации составит примерно 50% – около 1 трлн руб. То есть авиастроительный блок становится самым мощным в корпорации, и «Ростех» встает в один ряд с ведущими авиапроизводителями мира», – сказал Сердюков.​

Совокупная выручка авиакластера «Ростеха» за 2016 год составила 534,7 млрд руб., ОАК – 417 млрд руб. Согласно стратегии авиакластера, запланирован рост этого показателя в среднем на 14% в год в рублевом выражении до 2025 года. После присоединения ОАК эта стратегия будет скорректирована, подчеркнул Сердюков в беседе с РБК.

Cогласно подписанному в конце октября указу президента Владимира Путина, процесс слияния ОАК со структурами «Ростеха» займет полтора года. За это время будут решены вопросы, связанные с оформлением документации, оптимизацией структуры управления внутри авиакластера, а также с внедрением финансовых, кадровых и производственных стандартов «Ростеха» в ОАК, объяснил Сердюков.

Президент России Владимир Путин подписал указ о передаче «Ростеху» 92,31% акций Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) 24 октября. В середине июля гендиректор госкорпорации Сергей Чемезов рассказывал РБК, что внутри «Ростеха» планируется создать единый авиаконцерн, в который должны будут интегрироваться ключевые предприятия авиационной отрасли. Чемезов сообщил, что объединение будет происходить по принципу производственной кооперации юридически самостоятельных предприятий по типу Airbus.

Анатолий Сердюков, индустриальный директор авиакластера «Ростеха», вошел в совет директоров ОАК в конце июня 2017 года. Глава Минпромторга Денис Мантуров стал председателем совета, в него также вошел Юрий Борисов, тогда заместитель министра обороны, ныне вице-премьер.

Авиакластер «Ростеха» создан в 2015 году. В кластер вошли крупнейшие холдинги госкорпорации: «Вертолеты России» (один из лидеров мирового рынка вертолетов с долей более 10%), поставщик авиакомплектующих «Технодинамика», Объединенная двигателестроительная корпорация (ОДК, производитель всех российских авиационных двигателей) и корпорация «Радиоэлектронные технологии» (авионика и электроника). На предприятиях этих компаний заняты 192 тыс. человек, еще 90 тыс. – трудоустроены в объединяющей 30 авиапроизводителей ОАК.

«Авиационной отрасли нужна не революция, а вдумчивая и четко структурированная работа с участием всех холдингов авиационного кластера «Ростеха» – «Вертолетов России», КРЭТ, ОДК, «Технодинамики». Новая структура взаимодействия дает возможность всему авиапрому – от комплектаторов до производителей вертолетной и самолетной техники – работать в одной логике», – объяснил присоединение ОАК к «Ростеху» Сердюков.

Среди приоритетных проектов в отрасли останется создание среднемагистрального самолета МС-21, в который планируется инвестировать порядка 55 млрд руб. до 2025 года, уточнил Сердюков. По его словам, «Ростех» будет работать над тем, чтобы сделать самолет «максимально российским с точки зрения комплектующих».

По словам Сердюкова, в электронике МС-21 уже десятки элементов российского производства. Еще несколько десятков позиций разрабатываются по программе импортозамещения, в том числе ведется работа по импортозамещению центральных систем комплекса – бортовой вычислительной системы и коммутатора бортовой сети. До конца 2018 года планируется завершение проектных работ по этой теме.

Сейчас холдинг КРЭТ по запросу ОАК работает над созданием систем и комплексов интегрированной модульной авионики второго поколения, которую планируется использовать не только в проекте МС-21, но во всех перспективных гражданских самолетах, планируемых к производству после 2020 года – SSJ-100/75, Ил-114-300, Ил-96-400М/Ил-96-300. Соответствующее оборудование уже разработано, а его опытные образцы проходят предварительные и квалификационные испытания, уточнил Сердюков. Серийные поставки этого оборудования с записью «Годен к эксплуатации» начнутся после 2019 года, когда оборудование пройдет сертификационные испытания в составе воздушного судна.

Сердюков полагает, что в итоге «отечественное авиастроение получит техническую и технологическую независимость от санкций и других внешних факторов».

Первый зампред комитета Госдумы по экономической политике и вице-президент Союза машиностроителей России Владимир Гутенев в беседе с РБК предположил, что управленческий персонал ОАК после объединения может быть сокращен более чем в два раза.

«В «Ростехе» управленческая прослойка около 400–450 человек, в ОАК – около 900. Многоэтажная иерархическая структура с разделением на дивизионы была нужна на определенном этапе, но сейчас эта многоэтажность и бюрократическая избыточность увеличивают издержки и удлиняют путь принятия управленческих решений», – считает Гутенев. По его словам, в таких вопросах будет уместна «готовность Сердюкова принимать жесткие решения».

По мнению исполнительного директора отраслевого агентства «Авиапорт» Олега Пантелеева, объединение ОАК с «Ростехом» сделает новую структуру с большим оборотом более привлекательной в качестве заемщика для финансовых институтов. Кроме того, объединение даст возможность «Ростеху» инвестировать в программу МС-21.

«Но я бы отметил, что инвестиции будут происходить в интересах увеличения доли комплектующих производственного предприятия «Ростеха» в гражданских программах ОАК», – отметил Пантелеев в беседе с РБК.

По его словам, также важны возможности производственной кооперации. Например, авиазавод «Вертолеты России» в Улан-Удэ владеет технологиями и самолето-, и вертолетостроения. Кроме того, положительный эффект может дать наличие общей инфраструктуры, в том числе и по послепродажному обслуживанию, считает эксперт.

«Самым большим минусом является неопределенность с точки зрения распространения санкций, введенных в отношении «Ростеха», на гражданские программы ОАК, – говорит Пантелеев. – Мы видим, что недавние санкции против «Авиадвигателя», «Обнинской технологии» и «Аэрокомпозита» создают риски для программы МС-21. Ожидаемым следствием интеграции будет также оптимизация структуры ОАК – в том числе сокращение административного персонала».

Чтобы избежать дополнительных рисков санкционного давления, по мнению Гутенева, в «Ростехе» могут быть созданы отдельные структуры, которые будут отвечать за направления военной и гражданской авиации. Среди ключевых проблем, которые накопились в отрасли, – импортозамещение, развитие гражданской авиации и международное партнерство, в частности проект российско-китайского широкофюзеляжного самолета, а также проблемы обновления военно-транспортной авиации и формирования научных заделов по беспилотникам и самолетам шестого поколения, констатировал Гутенев.

<https://www.rbc.ru/newspaper/2018/11/08/5be177ab9a79472a615143bc>

### RNS; 2018.11.08; «ШЕРЕМЕТЬЕВО» И «АЭРОФЛОТ» ЗАКЛЮЧИЛИ ДОСУДЕБНОЕ СОГЛАШЕНИЕ ПО ИСКУ НА 150 МЛН РУБ.

Международный аэропорт Шереметьево (МАШ), который ранее подал иск к «Аэрофлоту» на 149,5 млн руб., отозвал требования к авиакомпании после досудебного соглашения, сообщил RNS официальный представитель МАШ.

«МАШ отзывает иск по делу №А40-262959/2018 из арбитражного суда города Москвы о взыскании с «Аэрофлота» задолженности за оплату дополнительных услуг авиационного характера по обслуживанию лиц с ограниченными физическими возможностями. Руководство МАШ и «Аэрофлота» обсудили соответствующие вопросы и достигли досудебного соглашения», – сказал он.

Ранее в «Шереметьево»« RNS уточняли, что задолженность возникла из-за различного толкования аэропортом и авиакомпанией законодательства, предусматривающего предоставление данной услуги и ее оплаты.

Арбитражный суд города Москвы зарегистрировал иск 6 ноября. Аэропорт «Шереметьево» является базовым для «Аэрофлота».

<https://rns.online/transport/SHeremetevo-i-aeroflot-zaklyuchili-dosudebnoe-soglashenie-po-isku-na-150-mln-rub--2018-11-08/>

### ИНТЕРФАКС; 2018.11.08; РОСНЕФТЬ ИЩЕТ ПОДРЯДЧИКА ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА РАСХОДНОГО СКЛАДА ГСМ ДЛЯ ТЗК «ПУЛКОВО»

ПАО «НК «Роснефть» ищет подрядчика для строительства расходного склада ГСМ для топливо-заправочного комплекса (ТЗК) в аэропорту «Пулково», говорится в материалах на сайте закупок «Роснефти» (MOEX: ROSN).

Компания проводит запрос предложений, максимальная цена контракта - 757,619 млн рублей.

Заявки принимаются до 7 декабря 2018 года.

Подрядчик должен будет завершить работы не позднее, чем через 570 дней с подписания контракта.

Ранее сообщалось, что НК «Роснефть» планирует в IV квартале 2018 года - I квартале 2019 года провести закупки на выполнение строительно-монтажных и пуско-наладочных работ по проектам строительства расходного склада ГСМ и системы централизованной заправки самолетов в топливозаправочном комплексе в аэропорту «Пулково» (Санкт-Петербург).

Согласно материалам компании, предварительные сроки проведения работ - 24 месяца с даты подписания договора (2019-2020 годы).

ТЗК «Пулково» является совместным предприятием с участием ООО «РН-Аэро» (дочернее предприятие «Роснефти», 51%) и ООО «Инфраструктурные инвестиции холдинг» (группа ВТБ (MOEX: VTBR), 49%).

Правительство Санкт-Петербурга присвоило проекту строительства ТЗК в международном аэропорту «Пулково» статус стратегического инвестиционного проекта. Проект предполагает строительство целого комплекса объектов топливной инфраструктуры: двух складов хранения топлива, межскладского топливопровода, пункта налива авиатоплива в аэродромные топливозаправщики, системы топливных гидрантов под перроном аэропорта.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЭЛИНА ТРУХАНОВА, МАРИНА ЛЕДЯЕВА; 2018.11.09; ОБЛЕДЕНЕЛ?; В ЧЕТВЕРГ В ПОМОРЬЕ ЖЕСТКУЮ ПОСАДКУ СОВЕРШИЛ САМОЛЕТ АН-2

Ненастным утром 8 ноября самолет Ан-2 вылетел из архангельского аэропорта Васьково, но сложные погодные условия заставили его возвращаться назад. В 11.30 самолет был вынужден совершить посадку в болотистой местности в 50 километрах от Архангельска. На его борту находились 11 пассажиров, в том числе ребенок и инвалид-колясочник.

При посадке серьезных травм практически никто не получил - лишь у одного пассажира сломано плечо. Первую помощь ему оказала бывшая заведующая ФАПом села Долгощелье, которая летела этим рейсом.

Уже через два с небольшим часа вертолет Ми-8 эвакуировал людей с места ЧП в аэропорт Архангельск. Там их осмотрели медики. Супруга одного из пассажиров, ждавшая его в Долгощелье, рассказала «РГ», что муж связался с ней из Архангельска и сообщил, что его везут на обследование в больницу.

- Конечно, он был очень подавлен. Переживаю: у него эндопротез, да еще перелом был недавно. Но главное - жив!

Архангельский следственный отдел на транспорте возбудил уголовное дело по признакам нарушения правил безопасности эксплуатации воздушного транспорта.

Самолет получил серьезные повреждения - в частности, у него полностью разрушен хвост. Источники в авиаслужбах полагают, что причиной ЧП могло стать обледенение, вызванное погодными условиями. Вероятно, высокая влажность и нулевая температура на высокой скорости привели к образованию опасного ледового покрытия на плоскостях Ан-2.

Самолет 2-го Архангельского авиаотряда выполнял рейс по маршруту Архангельск - Долгощелье - Сояна - Мезень. Десять пассажиров, ожидавших своего вылета в конечной точке, долгое время не могли получить никакой информации: в аэропорту Мезени даже не работал телефон.

Тем временем в четверг днем в лесу Жарковского района Тверской области совершил жесткую посадку вертолет Ми-8. На борту воздушного судна находились четыре человека. В результате аварии один из них - бортмеханик - погиб, трое травмированы. Вертолет получил значительные повреждения.

<https://rg.ru/2018/11/08/reg-szfo/zhestkuiu-posadku-sovershil-samolet-an-2-pod-arhangelskom.html>