**15 НОЯБРЯ 2018**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ФЕДЕРАЛПРЕСС; 2018.11.14; СТРОИТЕЛЬСТВО ОБХОДА БАЛАХНЫ ВКЛЮЧИЛИ В ФЕДЕРАЛЬНУЮ ЦЕЛЕВУЮ ПРОГРАММУ

Строительство автомобильной дороги Р-152 Шопша – **Иванов**о – Нижний Новгород на участке обхода Балахны включено в ФЦП»Развитие транспортной системы РФ», сообщает в среду пресс-служба губернатора и правительства Нижегородской области.

Перспективы строительства обхода Балахны протяженностью 24,3 км глава региона Глеб Никитин обсудил на рабочей встрече с министром транспорта РФ Евгением **Дитрих**ом.

Предполагается, что финансирование проекта из федерального бюджета до 2024 года составит более 15 млрд рублей. Начать корректировку проектной документации планируется в 2019 году.

По мнению Глеба Никитина, строительство обхода позволит повысить транспортную доступность ряда районов региона и улучшить экологическую обстановку в Балахне. «Мы продолжим работу по продвижению проектов обходов городов региона, в частности Нижнего Новгорода и Арзамаса», – добавил губернатор, слова которого приводит пресс-служба.

Ранее называлась другая предварительная оценка стоимости проекта – 11,5 млрд рублей.

Строительство дороги было начато в 2005 году. В 2008 году был открыт только первый пусковой комплекс с обходом Заволжья. Строительство второго пускового комплекса с обходом Балахны в 2009 году было остановлено.

<http://fedpress.ru/news/52/realty/2153397>

### ИНТЕРФАКС; 2018.11.14; АКИМОВ: НОРМА ПРИБЫЛИ НА ДИВИДЕНДЫ ДЛЯ ПУБЛИЧНЫХ КОМПАНИЙ ВРЯД ЛИ ЖИЗНЕСПОСОБНА, «ЖИЗНЬ БОГАЧЕ»

Установление нормы прибыли, направляемой на дивиденды, для публичных компаний с госучастием - спорный шаг, требующий обсуждения, считает вице-премьер **Максим Акимов**.

Дивидендную политику госкомпаний регулирует распоряжение правительства от 29 мая 2006 г. №774-р, согласно этому документу, они должны отдавать акционерам не менее 25% прибыли. Однако на деле чиновники уже несколько лет борются за выплату не менее половины прибыли, в сражениях с отраслевыми лоббистами постепенно сокращая список компаний, добывающих себе исключение из общего для госкомпаний правила (премьер Дмитрий Медведев еще в 2017 г. подписал директиву о 50% прибыли на дивиденды). В 2016 г. Минфин подготовил поправки в распоряжение №774-р, включая фиксацию нормы о 50% прибыли, но после долгих согласований они были утверждены лишь частично, и минимальная планка в 25% прибыли в документе осталась. Недавно к этой идее вернулись вновь: Минэкономразвития подготовило, а Минфин согласовал проект соответствующего распоряжения правительства. На данный момент о подписании распоряжения, вносящего поправки в №774р, не сообщалось.

**М.Акимов**, курирующий, в частности, транспорт и связь, с фиксацией 50%-ной нормы на уровне правительственного документа не согласен.

«Я думаю, что вряд ли положение о норме жизнеспособно. Я бы так сказал: не отношу себя к очень глубоким экспертам в вопросах корпоративной и финансовой политики, но осторожно предположу, что жизнь значительно богаче. И нормировать финансовую политику компаний, их взаимоотношения с собственником, тем более там, где у компаний, в отличие от РЖД, есть free float, мне кажется, что эта мера - над ней надо, мягко говоря, дополнительно подумать», - сказал **М.Акимов** журналистам в Сингапуре, отвечая на вопрос о целесообразности закрепления нормы в 50% прибыли.

Что касается РЖД, на 100% принадлежащего государству, **М.Акимов** напомнил, что комплексный план магистральной инфраструктуры и долгосрочная программа развития компании «основаны на предположении о том, что ОАО «РЖД» осуществляет выплату только по привилегированным акциям». Поэтому пока других решений нет, основываемся на этом подходе. Я думаю, что председателем правительства и президентом могут быть приняты и иные решения», - добавил он.

Большинство госкомпаний уже платят дивиденды в размере не менее 50% прибыли, исключением пока остается «Газпром» (MOEX: GAZP). В последние годы спор о размере его выплат заканчивался одинаковым компромиссом между монополией и чиновниками: изъятием части прибыли в бюджет двумя способами - не только через дивиденды, но и через индексацию НДПИ. В проектировки бюджета на 2019-2021 гг. Минфин вновь заложил выплату «Газпромом» дивидендов в 50% прибыли по МСФО (предусматривая рост выплат на акцию примерно в три раза). Минэкономразвития при этом в своих прогнозах исходило из неизменности дивидендов «Газпрома» в ближайшие годы, на чем настаивает и сама компания, апеллируя к необходимости финансировать капиталоемкие инвестпроекты.

Предшественник **М.Акимова** в правительстве Аркадий **Дворкович** также высказывался о 50%-ной норме сдержанно, хоть и не столь категорично.

«Не везде это возможно (выплата дивидендов в 50% от прибыли - ИФ). Могут быть исключения. Они включают, в том числе, и «Газпром», «Транснефть» (MOEX: TRNF) и ряд других компаний. Но тут еще важна методология расчета, мы уже договаривались, что не должны включаться какие-то единовременные доходы, иногда и курсовые разницы, ряд других поступлений при расчете объема дивидендов. Эти вопросы сейчас прорабатываются, не все так прямолинейно - 50%, 35%, 25%», - говорил А.**Дворкович** ранее.

Как сообщалось, недавно премьер Дмитрий Медведев поручил своему первому заместителю Антону Силуанову организовать совещание по теме дивидендов госкомпаний.

### ТАСС; 2018.11.14; АКИМОВ: РЕШЕНИЕ О КОМПЕНСАЦИЯХ АВИАКОМПАНИЯМ ИЗ-ЗА РОСТА СТОИМОСТИ ТОПЛИВА ПОКА НЕ ПРИНЯТО

Правительство РФ пока не приняло решение о предоставлении прямых денежных компенсаций в объеме 22,5 млрд рублей российским авиакомпаниям из-за роста стоимости авиакеросина. Об этом сказал журналистам вице-премьер РФ **Максим Акимов** в рамках визита президента РФ Владимира Путина в Сингапур.

«Пока еще нет [не принято]», - сказал он, отвечая на соответствующий вопрос.

Накануне гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев сообщил, что стоимость топлива уже выросла на 35% в этом году. По его словам, выпадающие доходы из-за роста стоимости керосина у «Аэрофлота» в этом году составили 32,8 млн рублей.

В августе **Минтранс** РФ предложил правительству и Минфину частично компенсировать авиакомпаниям дополнительные расходы из-за роста цен на авиатопливо, чтобы не допустить удорожания билетов. По итогам 2018 года стоимость топлива может вырасти на 30%, говорил **министр транспорта** Евгений **Дитрих**.

Потери авиакомпаний в этом году из-за скачка цен на топливо он оценивал в 50 млрд рублей, возместить предлагалось 22,5 млрд рублей.

Президент РФ Владимир Путин поручил правительству до 1 марта 2019 года представить предложения по размеру компенсации авиакомпаниям расходов на топливо в связи с ростом цен. Об этом говорится в списке поручений президента по итогам президиума Госсовета.

<https://tass.ru/ekonomika/5791685>

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2018.11.14; «АВТОДОР» СОЗДАЛ SPV С «ДОМОДЕДОВО» ПО ПРОЕКТУ ПОДЪЕЗДА К АЭРОПОРТУ ОТ М4

 «Автодор» создал специальную проектную компанию с «Домодедово» по проекту подъезда к аэропорту от М4, активная работа по проекту начнется в следующем году, рассказал журналистам на форуме ИТС глава «Автодора» Сергей Кельбах.

«Над проектом работают. Создана специальная проектная компания вместе с «Домодедово». Сейчас заканчиваются проектные работы. Весь предподготовительный этап мы заканчиваем. В следующем году будет активное развитие проекта», – пояснил глава госкомпании.

«Автодор» совместно с потенциальными инвесторами обсуждает проект строительства платной автодороги от М4 «Дон» до аэропорта «Домодедово», говорил Кельбах летом 2017 года. По его словам, проект ограничен в средствах господдержки, но для рынка и собственников аэропорта он интересен, и они просят структурировать проект так, чтобы в нем было государственное плечо.

Проект платной трассы от М4 «Дон» до «Домодедово» разрабатывался по поручению бывшего первого вице-премьера РФ Игоря Шувалова. Новая дорога протяженностью около 12 километров должна была соединить аэропорт с М4 примерно на 40-м километре трассы. «Автодор» оценивал проект в 13 миллиардов рублей с учетом реконструкции участка, примыкающего к привокзальной площади аэропорта, порядка 20% средств предполагалось получить от инвесторов.

### ВЕДОМОСТИ; ЕЛИЗАВЕТА БАЗАНОВА, ПОЛИНА ТРИФОНОВА ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2018.11.15; ВЛАСТИ ИЩУТ СПОСОБЫ БОРЬБЫ С КОНТРАФАКТОМ В ПРОМЫШЛЕННОСТИ; ПОД ОБЯЗАТЕЛЬНУЮ МАРКИРОВКУ МОГУТ ПОПАСТЬ АВИАЦИОННЫЕ И АВТОМОБИЛЬНЫЕ ЗАПЧАСТИ, А ТАКЖЕ ТРУБЫ

Проект маркировки товаров может охватить не только потребительский, но и промышленный сектор. Авиационные и автомобильные запчасти, а также трубы должны маркироваться «в обязательном порядке», заявил замминистра промышленности Виктор Евтухов. Их маркировку, «безусловно, необходимо будет вводить», цитирует его «Интерфакс».

По планам правительства до 2024 г. маркироваться должны все потребительские товары. Уже со следующего года – 12 групп: от духов и покрышек до фотокамер и постельного белья. Так власти хотят бороться с контрафактом и уклонением от налогов.

Оператором системы премьер Дмитрий Медведев назначил Центр развития перспективных технологий (ЦРПТ). Эта компания на 50% принадлежит структуре USM Holdings Алишера Усманова и его партнеров, еще по 25% – госкорпорации «Ростех» и управляющему партнеру Almaz Capital Partners Александру Галицкому. Сейчас ЦРПТ маркирует табак и обувь, а в ноябре ФНС передала ему и систему маркировки лекарств.

До конца года с ЦРПТ будет подписано соглашение, рассказал Евтухов. Согласно его проекту за маркировку каждого товара ЦРПТ собирается брать 50 коп. без учета НДС, кроме жизненно необходимых лекарств дешевле 20 руб.

ЦРПТ готов включаться в работу по маркировке любых товарных групп в сжатые сроки и с минимальной адаптацией бизнес-процессов, если такое решение будет принято участниками рынка и государством, прокомментировал инициативу Минпромторга заместитель гендиректора ЦРПТ Реваз Юсупов. Система, по его словам, может работать с любой технологией маркировки и требует минимальной адаптации бизнес-процессов.

Инициативу маркировать трубы Евтухов объяснил проблемой контрафакта: трубы, которые подлежат замене, обрабатываются и «снова закладываются, а иногда закладываются как новые». По его словам, код, возможно, будет наноситься лазером.

Маркировать трубы (полимерные, из полиэтилена, пластмассовые, чугунные) в письме Евтухову от 8 ноября предлагала Ассоциация производителей трубопроводных систем (АПТС). «Ведомости» ознакомились с копией письма, подлинность подтвердил заместитель гендиректора АПТС Дмитрий Чуйкин. По оценкам ассоциации, порядка 30% рынка напорных труб из полиэтилена является подделкой. А по оценкам Фонда развития трубной промышленности (ФРТП), 75% демонтируемых нефте- и газопроводных труб нелегально используется повторно – в строительстве и ЖКХ, что приводит к авариям. Потери трубного бизнеса ФРТП оценивает в 30–40 млрд руб. в год.

Представитель ОМК сообщил, что компания поддерживает инициативу министерства. Представитель ТМК от комментариев отказался. А представители ЧТПЗ и Минпромторга не ответили на запросы «Ведомостей».

Маркировка помогла бы борьбе с контрафактом, но идея Минпромторга пока очень «сырая, необходимых технологий не существует», говорит директор ФРТП Игорь Малышев, а затраты на маркировку лягут на производителей, которые будут вынуждены увеличивать цены, насколько позволит рынок. Метки сами по себе недорогие и не увеличат стоимость продукции, не согласен Чуйкин, но есть технические проблемы с их нанесением на трубы.

Зачем нужна специальная маркировка автомобильных запчастей, непонятно, удивляется совладелец производителя автокомпонентов. На рынке много контрафакта, поэтому производители сами маркируют свою продукцию – крупные детали и узлы, замечает он, маркировать мелкие не имеет смысла: слишком дорого.

В в2в-сегменте проблема контрафакта стоит острее, чем в потребительском, уверен гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров, особенно это касается высокотехнологичных отраслей: авиа- и судостроения, машиностроения, трубной отрасли. Маркировка не повлияет на стоимость продукции, считает он: расходы на нее составляют доли процента от стоимости товара.

«Вертолеты России» (входят в «Ростех») участвуют в межведомственной отраслевой рабочей группе, сформированной Минпромторгом для работы над маркировкой авиационных комплектующих, говорит представитель «Вертолетов России». В группе холдинг разрабатывает концепцию единой системы по контролю за оборотом компонентов с применением средств защитной маркировки, продолжает он, конструкторские бюро холдинга определяют списки вертолетных агрегатов, подлежащих обязательной маркировке. Это позволит исключить использование контрафактных комплектующих на вертолетах российского производства, что существенно повысит безопасность полетов, заключает представитель «Вертолетов России».

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2018/11/15/786486-borbi-s-kontrafaktom>

### КОММЕРСАНТ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2018.11.15; ЛИЗИНГ ОБЪЯВЛЕН ГОСУДАРСТВЕННЫМ НЕДОМОГАНИЕМ; МИНФИН И ЦБ ПРЕДЛАГАЮТ РЕГУЛИРОВАТЬ ЛИШЬ ГОССЕКТОР ЭТОГО РЫНКА

Опубликован законопроект Минфина, завершающий трехлетнее обсуждение во власти реформы лизинговой отрасли. Формула, предложенная ЦБ и Минфином как компромиссная, выглядит так: частные лизинговые компании остаются вне регулирования, а лизинговые структуры с госкапиталом или получающие господдержку (до 70% рынка по активам) переходят в режим регулирования, совмещающий директивы ЦБ по образцу некредитных финансовых организаций и саморегулирования. Государство едва ли не впервые признало чисто рыночную проблему не ошибками рынка, а собственной.

Вчера Минфин опубликовал законопроект «О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ в части регулирования деятельности специальных субъектов лизинговой деятельности (ССЛД)». Это первый и, видимо, ключевой законопроект реформы лизинга в РФ, начатой Банком России в конце 2014 года. После трех лет дискуссий Минфин и ЦБ предлагают де-факто отделить госсектор в лизинге от частного и распространить на него с 2019 года относительно мягкое регулирование, оставив негосударственный сектор свободным.

Напомним, Банк России заинтересовался лизинговой сферой сразу по итогам «нефтяного шока» 2014 года, причем уже из обзора финансовой стабильности ЦБ начала 2015 года стало понятно, что в основном лизинг интересует ЦБ как системная скрытая угроза банковской стабильности: лизинговый рынок в РФ, оцениваемый в 4% ВВП, демонстрировал признаки убыточности при его сильной связи с банками и отсутствии регулирования. В 2016 году был подготовлен план реформы отрасли (см. “Ъ” от 5 декабря 2016 года), который, по данным “Ъ”, встретил сопротивление значительной и успешной части рынка. Протестовали против довольно мягкого регулирования в первую очередь структуры госбанков. Дискуссия в итоге затянулась – стороны безнадежно увязли в споре с ЦБ и Минфином (теоретическом, но с большой ценой вопроса) об арендной или финансовой природе лизинга в гражданском законодательстве.

Публикация законопроекта Минфина (ЦБ не пользуется правом законодательной инициативы), видимо, означает, что споры окончены, причем нестандартным образом. Институт ССЛД – лизинговых структур под контролем госструктур, госбанков, а также получающих господдержку – переходит под регулирование ЦБ с 2019 года, остальные участники этого рынка могут добровольно регистрироваться в реестре ССЛД ЦБ, вступать в профильные СРО и соблюдать нормативы по капиталу – но также добровольно и без регуляторной власти Банка России.

ССЛД с 2021 года перейдут на план счетов НФО в обязательном порядке. В 2019–2021 годах не слишком жесткие капитальные требования к ним будут применяться только к головным компаниям лизинговых групп-ССЛД. «Поведение» ССЛД будет в основном регулироваться через СРО, хотя как НФО они будут получать и предписания ЦБ. Операции ССЛД станут также объектом наблюдения Росфинмониторинга.

Объяснение этому решению дает на редкость откровенная пояснительная записка Минфина к проекту – из нее следует, что после трех лет исследований ЦБ и Минфин признали проблемы лизинга в РФ практически полностью сосредоточенными в госсекторе (по активам – от 50% до 70% рынка с учетом лизинговых структур контролируемого ЦБ Сбербанка и государственного ВТБ). Совокупный квазигосдолг лизинговых компаний с госучастием сейчас составляет 1,2 трлн руб. Лизинговая отрасль в РФ в 2016 и 2017 годах генерировала убытки (70–76 млрд руб. в год при совокупном портфеле по МСФО в 3,5 трлн руб.), вложения государства в лизинг составили 408 млрд руб., зафиксированные по ним убытки – 180 млрд руб. Документ прямо поясняет, что сейчас значительная часть бизнеса лизинговой сферы – это оптимизация налогов, регуляторный арбитраж с банковским кредитованием (фактически обход нормативов ЦБ) и вывод активов банков в аффилированные структуры. Это очень редкий случай констатации государством того, что основная проблема весьма крупного рынка (3,5–4% ВВП) создана некачественным госуправлением, а не мифическим разгулом рыночной стихии в условиях недостаточного госконтроля.

<https://www.kommersant.ru/doc/3799622>

На ту же тему:

<https://rns.online/economy/Pravitelstvo-vneslo-v-Gosdumu-zakonoproekt-o-regulirovanii-deyatelnosti-lizingovih-kompanii-2018-11-14/>

### КОММЕРСАНТ; ЕКАТЕРИНА ЕРЕМЕНКО, ЛАДА ШАМАРДИНА, МАКСИМ ИВАНОВ; 2018.11.15; СИБИРЬ ДРЕЙФУЕТ НА ВОСТОК; БУРЯТИЯ И ЗАБАЙКАЛЬЕ РАССЧИТЫВАЮТ НА ПРЕФЕРЕНЦИИ ПРИ ПЕРЕХОДЕ В НОВОЕ ПОЛПРЕДСТВО

В руководстве Бурятии и Забайкальского края начали проработку «дорожных карт», реализация которых позволит воспользоваться преимуществами перехода из-под юрисдикции Сибирского под юрисдикцию Дальневосточного федерального округа (ДВФО). Указ президента об изменении границ округов был подписан 4 ноября, и до этого момента, по утверждению источников “Ъ” в руководстве дальневосточных регионов, детальная работа над этим не велась. Первым из губернаторов «обновленного» ДВФО с полпредом президента Юрием Трутневым встретился врио главы Забайкалья Александр Осипов. Визит полпреда в новые регионы округа состоится в конце ноября.

Полпред Юрий Трутнев не собирал глав регионов, входящих теперь в ДВФО. Первый, с кем на встрече в Москве Юрий Трутнев обсудил вопросы расширения округа,– врио главы Забайкальского края Александр Осипов. По итогам встречи врио заверил, что дал поручение региональной службе по тарифам снизить стоимость внутрирегиональных перелетов, исключив из нее 10-процентный НДС. «С вхождением Забайкальского края в состав ДВФО регион получил возможность уменьшить стоимость на перевозки пассажиров и багажа на местных авиалиниях»,– сказал господин Осипов. На 29 ноября в регион запланирован визит Юрия Трутнева, до этого он посетит Бурятию. «Сейчас все больше понимания, что решение принято в интересах развития Забайкалья и Бурятии, поскольку теперь преференции Дальневосточного округа распространяются и на нас,– говорит собеседник “Ъ”, близкий к администрации одного из новых регионов ДФО.– Были попытки спекулировать на теме, пугать китайской угрозой (теперь к ДФО относятся все регионы, граничащие с Китаем.– “Ъ”), но пена скоро сойдет».

В новых регионах готовятся планы по интеграции в ДВФО. В правительстве Забайкальского края сказали “Ъ”, что обратились в Минэнерго РФ за разъяснениями, сможет ли регион воспользоваться субсидиями на электроэнергию для юрлиц. «Мы связаны энергосетями с Иркутской областью, у нас вторая ценовая зона оптового рынка. А на Дальнем Востоке – зона свободного перетока. Тарифы для населения в любом случае останутся прежними. А вот для юрлиц, если удастся перейти на дальневосточные тарифы, они снизятся»,– говорит собеседник “Ъ”. Министр экономики Бурятии Александр Бардалеев сообщил “Ъ”, что 12 ноября на совещании у главы республики Алексея Цыденова «рассмотрели возможности, которые появляются в части отраслевых госпрограмм, какие повышенные коэффициенты по финансированию применяются». Господин Цыденов поручил до 16 ноября каждому министерству разработать «дорожную карту», в которой будет отражено, какие изменения необходимо внести в нормативно-правовые акты на разных уровнях. «Самую большую привлекательность для региона, конечно, представляют возможности по взаимодействию с Корпорацией развития Дальнего Востока, Агентством Дальнего Востока по привлечению инвестиций и поддержке экспорта, Фондом развития ДВ и Байкальского региона»,– говорит министр.

Между Иркутской областью, Бурятией и Забайкальским краем в 2010 году было подписано Байкальское соглашение. Главы трех субъектов федерации, ставя подписи под документом, взяли на себя обязательства развивать исторические, экономические и культурные связи регионов. В целом межрегиональное соглашение касалось взаимодействия в 18 сферах деятельности. Но основной точкой соприкосновения был Байкал. В правительстве Иркутской области говорят, что министерство экономики региона до следующей недели изучит вопрос, потребуются ли какие-то изменения в действующие соглашения с Бурятией и Забайкальем. Собеседник “Ъ” в правительстве Забайкалья утверждает, что межрегиональные соглашения «никак не связаны с федеральными округами»: «К примеру, у нас есть подобные соглашения и с соседними регионами – с Якутией и Амурской областью. И с не граничащими с нами – например, с Москвой и Крымом». По словам собеседника “Ъ” в администрации Бурятии, связи между регионами не могут быть потеряны. В конце ноября в Улан-Удэ состоится форум бурятского языка, в котором примут участие числе Иркутск и Забайкалье. Есть структуры, которые работают сразу на территории двух субъектов – Бурятии и Иркутской области, в частности байкальская природоохранная прокуратура. Заместитель руководителя фракции КПРФ в Иркутском заксобрании Андрей Андреев отмечает, что принятое решение может создать сложности при взаимодействии между федеральными органами, поскольку байкальская природоохранная прокуратура, к примеру, замыкалась на заместителя генпрокурора, отвечавшего за Сибирский федеральный округ,– теперь же Иркутская область и Бурятия распределены между двумя округами. Он считает оправданным и «страх экологов, которые не понимают, как будет реализовываться программа дальневосточного гектара на берегах Байкала и какие ограничения будут при этом наложены».

До сих пор не было случаев, когда регионы переводили из одного округа в другой без существенных структурных и кадровых перестановок. Самые крупные перемены, связанные с переходом субъектов РФ под юрисдикцию другого полпредства, сопровождались созданием нового и упразднением федерального округа. В январе 2010 года указом президента Дмитрия Медведева от Южного федерального округа (ЮФО) был отделен Северо-Кавказский федеральный округ (СКФО), в состав которого включили семь регионов (см. “Ъ” от 12 ноября 2010 года). Бюрократических сложностей при создании СКФО не возникало ни у полпредства (его тогда возглавил вице-премьер Александр Хлопонин), ни у регионов, говорит Михаил Маркелов, до 2011 года возглавлявший политический департамент в СКФО. «Даже когда был с нуля создан СКФО, работа в новом полпредстве вошла в штатный режим за полгода и серьезных организационных проблем не возникало, никакие специальные структуры не создавались»,– говорит господин Маркелов. Он считает, что не будет бюрократической волокиты и во время перехода в другой федеральный округ Бурятии и Забайкалья, поскольку «границы остаются прежними». «На работу в регионе смена округа никак не повлияла,– говорит депутат Госдумы Ольга Казакова, которая в 2009–2012 годах была председателем комитета по делам молодежи и министром культуры Ставропольского края.– Единственное изменение почувствовал на себе Пятигорск, который стал центром СКФО и которому пришлось улучшать инфраструктуру и готовить площадки для частых приездов региональных и федеральных чиновников». Крымский федеральный округ (КФО) с двумя субъектами РФ (Республика Крым и город федерального значения Севастополь) был образован указом от 21 марта 2014 года, через несколько дней после присоединения полуострова к России. Упразднили его в июле 2016 года, когда Крым и Севастополь были включены в состав Южного федерального округа (см. “Ъ” от 29 июля 2016 года). Вице-премьер Крыма Дмитрий Полонский сказал “Ъ”, что смена федерального округа процедурных проблем не доставила, но на вопрос “Ъ”, за какое время руководство Крыма решило организационные вопросы, ответил, что «они и сейчас продолжают решаться в текущем режиме».

«Похожего случая (как с переходом регионов из СФО в ДВФО.– “Ъ”) еще не было, но даже при этом организационный аспект не будет главным»,– сказал политолог Ростислав Туровский. В Минвостокразвития уже пообещали сформировать проектный офис для интеграции Бурятии и Забайкалья в экономическое пространство Дальнего Востока. «Практика показывает, что никакого быстрого улучшения социально-экономического положения не происходит, и основные проблемы регионы почувствуют не на этапе бюрократического оформления, а после выборов в Забайкалье (выборы главы региона пройдут 8 сентября 2019 года.– “Ъ”), когда люди ощутят отсутствие изменений»,– сказал господин Туровский. Руководство регионов почувствует смену начальства, поскольку Юрий Трутнев, в отличие от полпреда в Сибирском федеральном округе Сергея Меняйло, «стремится все держать под своим контролем», считает эксперт. Политолог Александр Кынев полагает, что принятое решение укрепило аппаратные позиции Юрия Трутнева: «По негласному правилу, чем больше территория, подконтрольная полпредству, тем оно сильнее, а в регионе все останется без изменений». По его словам, смена полпредства пойдет на пользу и Александру Осипову, который до назначения врио был замглавы Минвостокразвития и использует решение президента во время предвыборной кампании.

<https://www.kommersant.ru/doc/3799505>

### ИЗВЕСТИЯ; ПОЛИНА ГРИЦЕНКО; ИРИНА ЦЫРУЛЕВА; 2018.11.15; ПОДВЛАСТНЫЕ МЕТРАМ: РЕКЛАМНЫЕ ЩИТЫ ХОТЯТ ОТОДВИНУТЬ ОТ ДОРОГ; ИХ ПРЕДЛАГАЮТ ПЕРЕНЕСТИ ПОДАЛЬШЕ ДЛЯ ПРОФИЛАКТИКИ ДТП

Рекламные щиты предлагают перенести подальше от дорог. **Минтранс**, **Росавтодор** и «РосдорНИИ» выступают за отмену положений ГОСТа, разрешивших устанавливать такие конструкции на расстоянии 0,6 м от трасс. Специалисты считают, что это угрожает безопасности дорожного движения. В случае возвращения к прежней редакции стандарта вновь появится норма 5 м, действовавшая до 2016 года. Но рассматривается и ужесточение – отодвинуть рекламные щиты от трасс на 10 м, а вне населенных пунктов – на 40. Операторы наружной рекламы предрекают кризис отрасли в связи с чрезмерным регулированием.

За отмену изменений 2016 года в ГОСТ о рекламе, упростивших размещение щитов вдоль дорог, выступило большинство участников октябрьского заседания технического комитета по стандартизации, сообщил «Известиям» руководитель Центра сертификации и экспертиз Координационного совета по безопасности дорожного движения Владислав Елизаров. Cам совет, а также **Минтранс** и подведомственный ему «РосдорНИИ» уже направили свои отзывы в комитет, сообщили их представители. В **Росавтодор**е не ответили на вопрос «Известий» о своей позиции, но она следует из протокола заседания комитета по стандартизации от 22 октября (документ есть у «Известий»). Обновленный ГОСТ позволил операторам размещать рекламные конструкции на расстоянии от 0,6 м от дорог, отмена изменений вернет границу в 5 м.

Более того, «РосдорНИИ» готовит новые изменения в ГОСТ о рекламе, указано в протоколе. Согласно им, размещение щитов могут перенести на более дальнее расстояние – 10 м от края дороги для населенных пунктов и 40 м – вне населенных пунктов, рассказал «Известиям» один из участников заседания. Цель – усилить безопасность дорожного движения.

Чем меньше рекламных щитов вдоль дорог, тем лучше, а 0,6 м – это очень мало, полагает руководитель Федерации автовладельцев России Сергей Канаев.

– В пределах этого расстояния должны стоять только дорожные знаки, чтобы автовладелец не путал их с чем-то еще, – отметил эксперт.

Двойное регулирование

Вопрос об актуальности ГОСТа о рекламе возник также из-за противоречий с новым стандартом о безопасности дорожного движения. В одном из его пунктов сказано, что с дорог, тротуаров, остановок «посторонние предметы» должны быть удалены за три часа с момента обнаружения, с разделительных полос и обочин – за трое суток.

– Новые требования фактически ставят под запрет размещение 90% рекламных щитов на проезжей части, тротуарах, разделительных полосах и обочинах, – рассказал «Известиям» директор по продажам ГК «Мособлреклама» Максим Реснянский.

Национальной ассоциации визуальных коммуникаций (НАВК) в августе удалось через комиссию по апелляциям Росстандарта отсрочить до 1 июля 2019 года вступление в силу спорного пункта нового стандарта, специальный технический комитет должен разработать к нему поправки. В остальной части ГОСТ вступил в силу с 1 сентября и с конца октября стал обязательным, пока за исключением положения о посторонних предметах.

В **Минтрансе** считают корректировку обсуждаемого пункта нецелесообразной, сообщили «Известиям» в ведомстве. Его принятие и отмена изменений в ГОСТ о рекламе позволит снизить показатели по количеству аварийно-опасных участков и уровню смертности в результате ДТП, а это предусмотрено утвержденной Стратегией безопасности дорожного движения в РФ на 2018–2024 годы и внесенным в правительство нацпроектом «Безопасные и качественные дороги».

Изменения, принятые в 2016 году, также исключают ограничения на территориях вне населенных пунктов, что, по мнению **Минтранса**, «может способствовать размещению на дорогах перенасыщенной рекламной информации и создавать условия для снижения уровня безопасности дорожного движения».

В Росстандарте отметили, что противоречия в положениях ГОСТов имеются и должны быть устранены с учетом мнений заинтересованных сторон.

В **Росавтодор**е утверждают, что новый ГОСТ должен упростить процедуру демонтажа щитов с федеральных трасс. Сейчас дело о демонтаже рассматривается в среднем от нескольких месяцев до года, а теперь конструкции можно через суд признать посторонними предметами и удалить максимум за трое суток, пояснил «Известиям» представитель агентства.

Требования ГОСТа уместны, уверен Сергей Канаев. Иногда рекламные объекты устанавливают на самой проезжей части, и они закрывают светофоры или находятся вблизи фонарей, отражая свет и образуя «мертвую зону», добавил он.

Операторы наружной рекламы настаивают на сохранении действующих положений ГОСТа о рекламе и считают неубедительными аргументы властей о требованиях по безопасности дорожного движения.

Отмена послаблений ухудшит инвестиционную привлекательность рынка наружной рекламы, повлечет за собой потери для бюджета, сокращения рабочих мест, перечислили в НАВК. ГОСТ о рекламе не получится изменить до вступления в силу ГОСТа о безопасности на дорогах: Росстандарт обязан уведомить правительство о планах по отмене стандарта не менее чем за год, указали в ассоциации.

Принятие новых требований грозит наступлением кризиса на рынке рекламных услуг, резким повышением стоимости размещения, крахом большинства малых и средних предпринимателей, а также серьезным скачком медиаинфляции, считает Максим Реснянский из ГК «Мособлреклама». Кроме того, последуют судебные тяжбы с районными властями из-за необходимости расторжения действующих контрактов. А это сократит местный бюджет в случае взыскания убытков в пользу операторов, добавил он.

– Вопрос безопасности сомнителен, он широко обсуждался в рамках изменений в ГОСТ о наружной рекламе, и требования безопасности были максимально учтены, – полагает директор юридического департамента Gallery Евгения Волгина.

В НАВК предлагали оставить ГОСТу о рекламе регулирование ее размещения в границах населенных пунктов, а вне их – новому стандарту о безопасности на дорогах.

Операторов поддерживают в департаменте СМИ и рекламы Москвы.

– Мы будем добиваться того, чтобы сохранить отраслевой ГОСТ 52044-2003 и внести изменения в новый, «дорожный», – пояснил «Известиям» руководитель департамента Иван Шубин. Он утверждает, что «рынок наружной рекламы выполняет важную социальную функцию в проведении профилактики ДТП, которую городские власти проводят совместно с УГИБДД по Москве».

Меры прежней редакции ГОСТа, до изменений от 2016 года, также были «запретительно строгими», соблюдать их в городских условиях невозможно, считает гендиректор «ЭСПАР-Аналитик» Андрей Березкин.

<https://iz.ru/810535/polina-gritcenko-irina-tcyruleva/podvlastnye-metram-reklamnye-shchity-khotiat-otodvinut-ot-dorog>

### ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСЕЙ ИВАНОВ; 2018.11.15; ТРИ ГОДА «ПЛАТОНА»: МИЛЛИОН ГРУЗОВИКОВ И НОВЫЕ МОСТЫ; ГОССИСТЕМА ИЗБАВИТ ДОРОГИ ОТ ПЕРЕГРУЖЕННЫХ ФУР, ПРОДОЛЖИТ ОБЕЛЯТЬ РЫНОК ГРУЗОПЕРЕВОЗОК И ОБЕЗОПАСИТ АВТОБУСЫ

Усиление контроля за нарушителями стало одним из главных моментов третьего года работы госсистемы «Платон», отметили в беседе с «Известиями» представители ряда грузоперевозчиков и отраслевых ассоциаций. Напомним, в июле 2018-го по требованию предпринимателей были внесены изменения в КоАП, и полномочиями по вынесению штрафов был наделен **Ространснадзор**, в рамках которого действует первый в России центр автоматической фиксации административных правонарушений федерального охвата. Важными событиями также стали регистрация миллионной фуры и открытие движения по новым мостам, построенным за счет той самой покилометровой платы грузоперевозчиков, для взимания которой и создан «Платон» на федеральных дорогах. Эксперты и перевозчики отмечают, что за три года система начала обелять рынок и в будущем ее необходимо развивать в интересах бизнеса.

Миллион фур «Платона»

Перевозчики зарегистрировали уже 1,1 млн большегрузов в «Платоне». По данным оператора госсистемы, за год рост превысил 175 тыс. автомобилей. Рекордные изменения статистических показателей начались в июле, когда за контроль взялся **Ространснадзор**.

– В лидерах по регистрации – Свердловская, Новосибирская, Челябинская, и Московская области, а также Санкт-Петербург. В каждом из регионов рост превысил 2 тыс. транспортных средств только за четыре минувших месяца. 60% новых пользователей – физлица, – отметили в пресс-службе оператора госсистемы – компании «РТ-Инвест Транспортные Системы».

По данным **Ространснадзор**а, с июля зафиксировано полмиллиона нарушений, общая сумма вынесенных постановлений превысила 4 млрд рублей. Эти средства, как и собранная госсистемой «Платон» плата за использование дорог, перечисляются в Федеральный дорожный фонд. Помимо этого, как сообщил заместитель руководителя **Ространснадзор**а Асланбек Ахохов, налажено межведомственное электронное взаимодействие с Федеральной службой судебных приставов по взысканию неоплаченных штрафов и с ФТС для исключения неоплаты штрафов иностранными перевозчиками. Больше всего нарушителей выявлено **Ространснадзор**ом в Ленинградской, Московской, Новосибирской и Свердловской областях, а также в Башкортостане.

– Мы видим, что требования честных грузоперевозчиков выполняются, – отмечал ранее президент Сибирской ассоциации автомобильных перевозчиков Вячеслав Трунаев. – По нашим сведениям, после того, как контроль за нарушителями перешел к **Ространснадзор**у, незарегистрированных в системе «Платон» перевозчиков стало намного меньше. Надеемся, что скоро их не останется совсем. Это важно для нас, иначе получается, что нарушители обладают преимуществами перед законопослушными предпринимателями. Такого быть не должно.

Президент группы компаний ИТЕКО Евгений Бабаев добавил, что должное усиление контроля делает рынок грузоперевозок равным для всех участников.

– Мы строго следим за оплатой каждого пройденного километра федеральной дороги. Ситуация с администрированием стала намного лучше, но эту работу нужно усиливать. Мы, в частности, вынесли на рассмотрение рабочей группы при **Минтрансе** России ряд предложений. Необходимо убрать ограничение на выставление только одного штрафа в течение суток, этому есть юридическое обоснование. Также предлагаем оставить маршрутные карты только для случаев поломки бортовых устройств, для госструктур и иностранных перевозчиков. Это будет стимулировать недобросовестных грузоперевозчиков работать по-честному, – заявил Евгений Бабаев.

У перевозчиков есть два способа внесения платы: установить бесплатное для российских пользователей бортовое устройство, которое автоматически передает данные о маршруте, или оформлять маршрутную карту на каждый конкретный рейс. Оператор системы выдал порядка 850 тыс. бортовых устройств.

Важность соблюдения действующего законодательства всеми участниками рынка грузоперевозок отметил заместитель директора компании «Сельта» (автотранспортного предприятия сети «Магнит») Роман Юников.

– Компания строго соблюдает требования системы «Платон» и является одним из крупнейших плательщиков, перечисляющим более 50 млн рублей в месяц за использование федеральных дорог. Считаем, что при формировании условий расчета взимания платы, а также штрафов должен быть обеспечен равный подход ко всем автоперевозчикам вне зависимости от размера автопарка, организационно-правой формы и способа владения транспортными средствами. При этом важное значение имеет контроль полной и своевременной оплаты штрафов всеми участниками рынка, – отметил Роман Юников.

Для удобства перевозчиков данные о штрафах публикуются в личном кабинете пользователя на сайте системы «Платон» в течение 1–3 дней с момента фиксации. Ранее владельцы большегрузов получали традиционные «письма счастья» и сообщения на госуслугах.

Мосты и дороги «Платона»

Представитель «Магнита» отметил, что улучшение качества дорог за последние пару лет стало возможным во многом благодаря увеличению объемов строительства и ремонта дорожной инфраструктуры за счет средств, собранных системой «Платон».

– Плюсы от этого очевидны: от уменьшения аварийности до улучшения экологической обстановки. При этом стоит отметить информационную прозрачность, которая сопровождала процесс запуска системы «Платон», проведение доработок для устранения выявленных в процессе эксплуатации недочетов и, главное, отчетность по собранным средствам и их распределению, – подчеркнули в розничной сети.

С ростом числа зарегистрированных участников и усилением контроля увеличивается сумма сборов от системы в Федеральный дорожный фонд, который был пополнен «Платоном» почти на 60 млрд рублей. Эти средства были направлены правительством страны на ремонт 2000 км дорог и строительство 30 мостов. Самыми масштабными «мостами «Платона» стали Борский мост в Нижнем Новгороде, получивший 3,6 млрд рублей, Ворошиловский мост в Ростове-на-Дону (1,5 млрд рублей) и Затонский мост в Уфе (1,5 млрд рублей). На очереди новые объекты – Фрунзенский мост в Самаре и мост через Волгу в подмосковной Дубне.

За минувший год работы «Платона» были открыты такие сооружения, как Гоголевский мост в Петрозаводске, Свердловский мост в Пензе, мост через Терек в Чеченской республике, Белореченский мост в Краснодарском крае, мост через реку Битюг в Воронежской области, два моста в Бурятии и три в Удмуртии. Благодаря новому Белореченскому мосту более 10 тыс. автомобилей в сутки бесперебойно проезжают к трассе М4 «Дон», ведущей на Черноморское побережье, отметил после открытия путепровода губернатор Краснодарского края Вениамин Кондратьев.

– Объект был признан аварийным, износ его элементов достигал 87%, и ездить по такому мосту было просто-напросто опасно, – пояснил губернатор. – Новый мост запроектирован под современные нагрузки, оснащен тротуарами и искусственным освещением. Объект является кратчайшим транспортным коридором к трассе М4 «Дон». Таким образом, в том числе благодаря финансированию от «Платона», мы смогли обеспечить бесперебойное и безопасное движение по кратчайшим маршрутам от федеральной дорожной сети к Апшеронску, Туапсе и Сочи.

Справедливость «Платона»

Дороги, которые ремонтируются за счет внесенной через систему «Платон» платы, выбирают сами грузоперевозчики на «Карте убитых дорог». На сайте этого проекта Общероссийского народного фронта работает раздел «Для грузовиков». При регистрации на портале пользователям необходимо указать, что они являются водителями большегрузов. После этого отмеченные ими участки федеральных трасс автоматически добавятся на «Карту убитых дорог» для грузовиков. Когда этот сервис заработал, в **Минтрансе** подчеркнули, что считают справедливым такой способ распределения средств. Перевозчики платят за пользование дорогами и сами решают, на какие трассы эти деньги должны быть потрачены в первую очередь, а потом контролируют, куда пошли их средства.

Таким образом для восстановления были определены участки 10 федеральных трасс. Одна из них - дорога Р-243 от Костромы до Перми - будет полностью приведена к нормативу до конца 2020 года. Ещё недавно она была региональной и только на треть соответствовала нормативу. Теперь по этой дороге ежегодно проезжают сотни тысяч автомобилистов, в том числе грузоперевозчиков, ранее сообщали в **Минтрансе**.

Одновременно с этим автомобилисты и жители городов указывают на карте дороги, которые разрушают большегрузы.

– Мы провели мониторинг участков дорог, которые граждане добавили на нашу карту и указали на разрушения из-за передвижения большегрузов. Таких участков оказалось 362. К слову, на карту попала и дорога в Приморье, где недавно обрушился мост через реку Осиновка, в результате чего погибли люди, – сообщил эксперт проекта «Дорожная инспекция ОНФ / Карта убитых дорог» Дмитрий Цопов.

По его словам, Народный фронт продолжит сбор и анализ информации о перегруженных дорогах и искусственных сооружениях, а также будет передавать эти сведения в **Минтранс**, **Ространснадзор** и региональные дорожные структуры. Также эксперты ОНФ планируют дополнить карту специальной кнопкой для заявок по перегруженным мостам и дорогам.

– Только общими усилиями можно упорядочить движение тяжелых грузовиков. В противном случае они по-прежнему будут разрушать дороги и мосты, даже новые и только что отремонтированные, – уверен Дмитрий Цопов.

Госсистема «Платон» стала источником достоверной информации о рынке грузоперевозок. Так, например, данные об самых популярных маршрутах большегрузов становятся основой для дорожников при составлении программ по ремонту и расширению автотрасс.

«Платон» и честный бизнес

– Изначально система «Платон» интегрирована с налоговой службой: налажен обмен данными практически обо всех перевозках – кто, чего, когда и куда, вся эта информация доступна ФНС. Дальше подключились таможенники, МВД, ГИБДД, – отмечал в интервью «Известиям» генеральный директор «РТ-Инвест транспортные системы»Антон Замков.

По мнению исполнительного директора Национального союза экспертов в сфере транспорта и логистики (СЭЛ) Ольги Федоткиной, система «Платон» достигла очень важной цели, которая изначально перед ней не ставилась: в определенной мере привела к обелению и прозрачности рынка автомобильных грузоперевозок.

– В настоящее время ключевая задача – обеспечить 100% регистрацию перевозчиков в системе. Фактически сейчас в «Платоне» часть рынка – ответственные перевозчики и компании. Но есть и «серая зона» – те, кто не регистрируется. Об этой проблеме знает государство, и мы надеемся на здравое решение, – пояснила Ольга Федоткина.

В «Магните» также назвали главным положительным эффектом работы системы «Платон» сокращение количества «серых» перевозчиков и, как следствие, снижение уровня недобросовестной конкуренции.

– В результате происходят улучшение качества автотранспортных услуг и рост эффективности автотранспортного бизнеса, – отметил представитель розничной сети.

Факты о том, что таможенники, следователи и налоговики стали активно использовать данные «Платона» для выявления самых разных нарушений, подтверждаются примерами из судебной практики. Например, Следственный комитет РФ по Кировской области выявил нарушение при запросе налогового вычета в 30 млн рублей от местной компании, которая предоставила транспортные накладные на перевозку купленной металлической цепи весом 17 т и длиной 51 м. При проверке данных через госсистему «Платон» оказалось, что заявленная в накладной машина вообще находилась в другой части страны и по указанному маршруту не ездила.

– Теперь мы и в дальнейшем будем использовать данные «Платона» в делах, где нужно проверить факты поставок и перемещение техники,–- отмечают следователи.

Источником данных системы «Платон» являются бортовые устройства, которые являются метрологически поверенными средствами измерений, а также рамки и машины контроля, охватывающие все федеральные трассы страны.

При этом не все грузоотправители пока уделяют должное внимание регистрации перевозчиков в «Платоне».

– Только очень дотошные клиенты обращают на это внимание, – отметил заместитель гендиректора компании ТРАСКО Тарас Коваль.

В то же время, по мнению руководителя департамента транспорта группы компаний «СкладЛогистик» Кирилла Лучникова, регистрация в системе «Платон» будет являться положительным фактором, поскольку заказчик может получить первоначальное впечатление о грузоперевозчике как о законопослушном, ответственном предприятии, отслеживающем законные действия и действующем в рамках установленного порядка.

Ассоциация интернета вещей еще в начале года назвала систему «Платон» «стопроцентным интернетом вещей с перспективой развития в экосистему «водитель–автомобиль–дорога». Руководитель отдела закупок XPO Logistics Андрей Попов отметил, что одним из возможных вариантов развития системы с учетом того объема информации, которым обладает «Платон», будут прорывные проекты в области IT и оптимизации.

По мнению Ольги Федоткиной, перевозчики ждут взвешенных решений по дальнейшему развитию системы, контролю за регистрацией всех участников рынка, а также развития «Платона» для облегчения других процессов, которые востребованы заказчиками – участниками рынка грузоперевозок.

- Фактически система должна иметь другие опции, которые будут привлекательным «бонусом» для перевозчика. Например, возможно создание системы мониторинга. Также возможна интеграция системы контроля «Платона» с другим не менее важным государственным проектом как АСВГК, - пояснила исполнительный директор СЭЛ.

Гендиректор компании-оператора отметил, что «Платон» уже давно стал шире, чем система взимания платы, – он превратился в цифровую платформу транспортной инфраструктуры, на базе которой можно реализовать достаточно много сервисов и государственных проектов.

– В июне этого года мы за одну неделю обеспечили бортовыми устройствами 1,5 тыс. иностранных автобусов с болельщиками чемпионата мира по футболу-2018. Устанавливаемые устройства при доработке ПО обеспечили безопасность пассажиров. Нажатием одной кнопки водитель мог передавать сигнал экстренным службам при возникновении чрезвычайных ситуаций в пути, а аппаратура спутниковой навигации передавала точное местонахождение автобусов, – рассказал Антон Замков.

Безопасность «Платона»

После ряда аварий с автобусами – в частности, ДТП в Тверской области, где в октябре столкнулись автобус и маршрутное такси, – **Минтранс** прорабатывает возможность оснащения пассажирского транспорта, которые осуществляют регулярные и нерегулярные рейсы, бортовыми устройствами «Платона» для мониторинга.

– Мы достаточно давно и плотно занимаемся вопросами аварийности при осуществлении автобусных перевозок. Мы сейчас продумываем такой подход, чтобы все те, кто осуществляет перевозки автобусами, – заказные, межрегиональные перевозки, – оборудовали автобусы устройствами системы «Платон». Для того чтобы мы могли четко понимать, где на дороге такого рода перевозчики, зарегистрировались ли они, соблюдают ли они требования безопасности. В том числе, если это нелегальные перевозчики, чтобы мы имели возможность их отследить и прекратить незаконное осуществление деятельности, - пояснил **министр транспорта** Евгений **Дитрих**.

Весы «Платона»

Работающая инфраструктура «Платона» пригодится и для создаваемой государственной автоматизированной системы весогабаритного контроля (АСВГК). В рамках нацпроекта «Безопасные и качественные дороги» до 2024 года на федеральных трассах заработают 387 пунктов. Более 100 из них построят при доработке рамок контроля «Платона». АСВГК, по мнению перевозчиков и экспертов, повысит безопасность дорожного движения и срок службы дорог.

– Создание системы, интегрированной с инфраструктурой «Платона», обеспечит для государства значительную экономию бюджетных средств, – поясняла ранее Светлана Воронцова, первый заместитель директора ООО «Транспортная интеграция», подготовившего исследование для **Росавтодор**а по возможной интеграции двух федеральных систем. – С технической точки зрения такая интеграция возможна и целесообразна. При этом будут решены задачи сохранности автодорог и компенсации нанесенного дорожной сети вреда от проезда тяжелых грузовиков.

Разработка системы идет на основе требований грузоперевозчиков. Противники АСВГК – нарушители давно установленных законодательных норм, отметил председатель Межотраслевого экспертного совета по развитию автомобильной грузовой и дорожной отрасли (МОЭС) Борис Рыбак. Всем честным предпринимателям понятно, что АСВГК нужна, но ее работа должна быть понятной и прозрачной, считает он.

<https://iz.ru/811640/aleksei-ivanov/tri-goda-platona-million-gruzovikov-i-novye-mosty>

### ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2018.11.15; ПЛАТНАЯ ДОРОГА МОСКВА – ПЕТЕРБУРГ ПОЛНОСТЬЮ ЗАРАБОТАЕТ В СЕНТЯБРЕ 2019 ГОДА; ПОЕЗДКА НА ЛЕГКОВОМ АВТОМОБИЛЕ ЗАЙМЕТ ВСЕГО ШЕСТЬ ЧАСОВ

Проезд по всем участкам платной трассы М11 Москва – Санкт-Петербург будет открыт в сентябре 2019 г., сообщил предправления ГК «Автодор» Сергей Кельбах. Трасса строится параллельно бесплатной М10, скорость на новой автомагистрали будет ограничена 130 км/ч: это позволит автомобилистам проезжать все расстояние менее чем за шесть часов (сейчас добраться можно за 9–11 часов).

В апреле 2016 г. тот же Кельбах обещал открыть трассу к чемпионату мира по футболу, но строители не успели и до конца 2018 г., к официальному, утвержденному правительством сроку сдачи. М11 не значилась в списках проектов, предназначенных правительством к чемпионату мира, то была инициатива госкомпании, никто не ожидал кризиса 2014–2015 гг., объясняет представитель госкомпании, новый срок – окончательный.

Обычно для продления сроков строительства требуется распоряжение правительства, но на трассе обнаружили памятники культуры, а это законное основание для продления строительства, это особые обстоятельства, о них сказано в концессионном соглашении.

Весной на 663 км дороги (восьмой участок, инвестор – «Магистраль двух столиц», структура ВТБ) были найдены объекты археологического наследия железного века: фрагменты керамических сосудов штрихованной керамики, несколько очагов, а также следы славянской колонизации примерно XIV–XV вв. в виде керамических сосудов, ножей. Стройку пришлось остановить по закону «Об объектах культурного наследия».

Раскопки помешали уложиться в срок строительства седьмого и восьмого участков (543–684 км): сдавать седьмой участок без восьмого бессмысленно, признавал представитель госкомпании. Генподрядчик обоих участков – турецкая ICA Construction, руководитель проекта Альпхан Оджель подтверждал «Ведомостям», что находка оказалась неожиданной.

Комитет по культуре Ленинградской области выдал подтверждение об отсутствии в полосе отвода автодороги археологических памятников, сообщал «Автодор». Не проводить археологическую историко-культурную экспертизу на таком объекте – нонсенс, говорил «Ведомостям» научный сотрудник Института наследия им. Д. Лихачева, археолог Тимур Кармов. Он предположил, что участники проекта пытались экономить. По его прогнозу, археологические работы могут занять не менее 3–6 месяцев.

Теперь Кельбах сообщил, что работа археологов завершена, разрешение на продолжение строительства получено: «Мы попали уже в зимний сезон. Поэтому весной мы не сдадим, прорабатываем сейчас подписание допсоглашения (с концессионером) с вводом в эксплуатацию в сентябре 2019 г.». Это не отразится на тарифах, уверен Кельбах. Представитель «Автодора» говорил, что археологические раскопки не могут считаться обстоятельством, которое влечет выплату компенсации концессионеру.

В России строится крайне мало дорог высших технических категорий, а это именно такая дорога, грандиозный проект, который свяжет две столицы, чемпионат мира как-то обошелся и без этой дороги, а ее запуск – сюжет, вне сомнений, оптимистический, говорит директор Института экономики транспорта Высшей школы экономики Михаил Блинкин. Платная дорога на маленькие расстояния в мире – экзотика, на них никто и не заезжает, нормальная экономика и эксплуатация этой дороги начнется только тогда, когда дорога будет запущена полностью, уверен он.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2018/11/14/786457-platnaya-doroga-sankt-peterburg-zarabotaet-sentyabre>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Novaya-trassa-iz-Moskvi-v-Sankt-Peterburg-budet-polnostyu-otkrita-v-sentyabre-2019-goda-2018-11-14/>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; СЕРГЕЙ БАБКИН; 2018.11.15; СОБЯНИН: ВАРШАВСКОЕ ШОССЕ СТАНОВИТСЯ СОВРЕМЕННОЙ СКОРОСТНОЙ ТРАССОЙ

В Москве завершилась многолетняя реконструкция Варшавского шоссе - самой загруженной вылетной магистрали. Мэр Сергей Собянин открыл сегодня движение по последнему крупному сооружению - тоннелю в Щербинке. «Теперь Варшавка из узкой и опасной дороги превратилась в современную трассу», - сказал он.

Больше всех окончания работ ждали жители Бутова, Щербинки, подмосковного Подольска, сотни тысяч дачников с домами на юге Подмосковья. Сотни тысяч человек регулярно ездили по Варшавке в центр столицы и обратно. Прежде на дороге было всего по две полосы и множество светофоров. Хронические заторы возникали на пересечении со 2-й Мелитопольской, улицами 40-летия Октября и Маршала Савицкого.

«Жителям Бутова этот участок казался настоящим «болотом», - был краток первый замглавы департамента строительства Петр Аксенов. Из пробочной трясины Варшавку поэтапно вытянули за счет расширения основного хода до трех-пяти полос. Удалось убрать почти половину светофоров и ускорить движение.

И вот открыли последний 12-километровый участок от Проектируемого проезда № 728 до Обводной дороги на Подольск. В числе прочего запустили почти четыре километра боковых проездов к спальным районам, два перехода. Но главным сооружением стал тоннель на пересечении с Железнодорожной улицей. В нем по три полосы в каждую сторону, считается, что он разгрузит этот участок примерно на 30 процентов. «Осталось только закончить благоустройство и достроить еще два перехода через Варшавку, - подчеркнул глава города. - Все это будет сделано весной будущего года».

С учетом тоннеля на Варшавке общая протяженность всех дорог, которые открываются в Москве в этом году, превысила 127 километров. Кроме полотна построено 17 переходов и 55 тоннелей и эстакад.

<https://rg.ru/2018/11/14/reg-cfo/sobianin-varshavskoe-shosse-stanovitsia-sovremennoj-skorostnoj-trassoj.html>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; СВЕТЛАНА БАТОВА; 2018.11.15; АВТОБУСЫ, ПОДВИНЬТЕСЬ; НА ВЫДЕЛЕННЫЕ ПОЛОСЫ В СТОЛИЦЕ ПУСТЯТ КОММУНАЛЬНУЮ ТЕХНИКУ

По полосам, выделенным для движения общественного транспорта, с конца декабря сможет ездить вся коммунальная техника и двухэтажные экскурсионные автобусы. Постановление об этом подписал мэр Москвы Сергей Собянин.

Напомним, сейчас полосами могут пользоваться маршрутные автобусы и троллейбусы, школьные автобусы, такси, экстренные службы с включенными маяками. В прошлом году Москва и несколько других регионов получили право самостоятельно решать, кто имеет право заезжать на «выделенки». Столица разработала свои дополнения. Летом был опубликован проект документа, в нем помимо экскурсионных двухэтажных автобусов и коммунальной техники предлагалось пустить на «выделенки» и автобусы, используемые для перевозки маломобильных пассажиров.

Тем не менее в окончательном варианте документа их нет, хотя эксперты и высказывали мнение, что именно инвалиды и пенсионеры, путешествующие группой, больше других нуждаются в приоритете при проезде - им в пробках стоять действительно тяжело.

Длина выделенных полос в Москве сейчас составляет более 300 км. Последними открыты два участка протяженностью 6 километров на Свободном проспекте и Вешняковской улице. В ближайшие годы к ним должно прибавиться еще 40 км полос.

<https://rg.ru/2018/11/14/reg-cfo/kommunalnoj-tehnike-razreshat-ezdit-po-vydelennym-polosam-v-moskve.html>

### ТАСС; 2018.11.14; ИТАЛЬЯНСКАЯ ГОСКОМПАНИЯ ANAS МОЖЕТ ВОЙТИ В ПРОЕКТ СТРОИТЕЛЬСТВА ЦКАД ДО КОНЦА ГОДА

Итальянская госкомпания по управлению автомобильными дорогами ANAS до конца года может войти в проект строительства Центральной кольцевой автодороги на юго-востоке Московской области (ЦКАД-4). Об этом журналистам рассказал глава госкомпании «Автодор» Сергей Кельбах.

«Состав акционеров ООО «Юго-Восточная Магистраль», специальной проектной компании, которая является концессионером строительства ЦКАД-4 на сегодня: ДСК «Автобан» и РФПИ. Также идет процедура оформления продажи доли (в проекте) акционеров третьему - итальянской ANAS», - сказал Кельбах на полях конференции Itsonroad 2018, добавив, что завершить процедуру возможно до нового года.

По словам Кельбаха, ГК «Автодор» как концендент проекта вхождение нового акционера одобрила. Он добавил, что это снижает риски необеспечения проекта внебюджетным финансированием. Предполагается, что ANAS получит долю в 33,3%.

Ранее проектом ЦКАД-4 интересовалась турецкая строительная компания Makyol, но в мае этого года отказалась от вхождения в проект. Также летом переговоры о вхождении в проект в качестве инвестора велись с турецко-итальянской ICA Construction.

ANAS входит в структуру государственной Ferrovie dello Stato Italiane Group и специализируется на дорожной инфраструктуре. Под ее управлением находится национальная автодорожная сеть Италии общей протяженностью более чем 27 тыс. км. С 2017 года ANAS участвует в пилотном проекте по строительству участка длиной 228 км на трасе М-4 «Дон» (Краснодар - Ростов).

Четвертый участок ЦКАД должен пройти по юго-востоку Московской области от пересечения с автомобильной дорогой М-7 «Волга» до пересечения с автомагистралью М-4 «Дон». Он будет соединять Ногинский, Павлово-Посадский, Воскресенский и Раменский районы, Электросталь и Домодедово.

<https://tass.ru/ekonomika/5793474>

### ТАСС; 2018.11.14; «СИБМОСТ» ОСТАВЯТ ГЕНПОДРЯДЧИКОМ СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГИ В КУЗБАССЕ

Сибуправтодор не будет расторгать госконтракт с компанией «Сибмост» по строительству автодороги в обход кузбасского города Мариинск за 3 млрд рулей, сроки ввода которой были перенесены на два года из-за финансовых проблем генподрядчика. Об этом журналистам в Кемерове сообщил начальник Сибуправтодора Дмитрий Тулеев в среду после совещания с губернатором Сергеем Цивилевым и представителями «Сибмоста», на котором обсуждалось строительство объекта.

Как сообщал ТАСС, объезд подразумевает строительство автодороги с двумя транспортными развязками, двумя путепроводами и мостом через реку Кия, объект должны были ввести в сентябре 2018 года. Сибуправтодор подал иск о расторжении контракта с «Сибмостом». В октябре стало известно, что сроки перенесены, и объект планируется сдать в августе 2020 года, причиной этого называлось сложная финансовая ситуация, в которой находится «Сибмост».

«Мы подавали также на расторжение контракта с «Сибмостом», сейчас мы все это придержим при условии опять же выполнения «Сибмостом» всех моментов, которые мы сейчас обговорили», - сказал Тулеев. Отвечая на вопрос ТАСС о том, будет ли отозван иск или будет ходатайство о приостановке дела, он сказали, что «пока приостановим». Тулеев добавил, что на данный момент «Сибмост останется генподрядчиком».

Как пояснил генеральный директор ООО «Сибмост Групп» (акционер «Сибмоста») Туфан Садыгов, между сторонами в среду будет подписано дополнительное соглашение, где будет обозначены сроки ввода, привлекаемая техника, график работ и т. д.

«Будут привлечены дополнительные силы «Сибмоста», субподрядчика («Кемеровоспецстрой»). <…> О расторжении контракта при тех условиях, о которых мы договорились, - его не будет. Все требования заказчика исполнены, банковское гарантии пролонгированы, долги субподрядным организациям погашены. У нас стоит перед нами 1,5 года срок, в который мы должны уложиться, «Сибмост» остается на рынке, на объекте», - заверил он, уточнив, что в настоящее время от общего объема работа выполнено «примерно около 30%».

Работы по проекту

По данным Тулеева, освоено по проекту 500 млн рублей, в прошлом году была выдано также 600 млн авансом. «Они его сейчас должны отрабатывать», - добавил он. Субподрядчик «Кемеровоспецстрой» начал завозить спецтехнику, закупать материалы и т. д. «Сибмост» начал закупать металл на мосты, начали собирать коллективы, начали сварочные работы, <…> мы [будем осуществлять] ежедневный контроль», - добавил он.

Отвечая на вопрос, почему до этого не принимались меры по урегулированию ситуации с генподрядчиком, Тулеев отметил, что на момент заключения контракта в 2014 году не было опасений, при этом возможность решить накопившиеся проблем появилась после того, как «пришли новые акционеры, которые создали компанию «Сибмост Групп», и сейчас видны реальные шаги по оздоровлению этой компании». Как сообщалось, осенью 2017 года компанию приобрело «Объединенное мостостроительное предприятие», принадлежащее АФК «Система» и Сбербанку.

По данным администрации Кемеровской области, обход Мариинска - стратегически важный для Кузбасса объект, так как в настоящее время через город проходит практически весь транзитный транспорт. Объездная дорога позволит разгрузить улицы города и улучшить экологию.

«Сибмост» - одно из ведущих мостостроительных предприятий страны. Компания занималась строительством третьего моста через Обь в Новосибирске стоимостью 14,8 млрд рублей в качестве генподрядчика. Компания пыталась взыскать с властей Новосибирска 2,5 млрд рублей убытков из- за несвоевременного предоставления участков под строительство, но арбитраж отказал ей.

<https://tass.ru/sibir-news/5790084>

### RNS; 2018.11.14; «АВТОДОР» РАССКАЗАЛ О СХЕМАХ РАБОТЫ С КОМПАНИЯМИ ПО ИНИЦИАТИВЕ БЕЛОУСОВА

Госкомпания «Автодор», которая ранее представила свои проекты в рамках реализации инициативы помощника президента Андрея Белоусова, предложила компаниям, среди прочего, участие в создании специальных проектных организаций (SPV), сообщил журналистам глава ГК Сергей Кельбах.

«Продолжаются диалоги с различными финансовыми и промышленными группами. Под эгидой Минфина они продолжаются. Мы представляем дополнительную информацию, финмодели. Это и дальний западный обход Краснодара. Это и обход Аксая. Это и часть (высокоскоростного) участка от Москвы до Казани. Это ключевые проекты, которые мы представляем. Предлагаются все варианты (участия), которые у нас есть. Они создают SPV – мы выходим на конкурентные процедуры под концессию. Либо мы создаем под проект SPV и предлагаем войти в капитал для реализации», – сказал он, комментируя вопрос о реализации инициатив по списку Белоусова.

Ранее сообщалось, что рабочая группа, созданная правительством России и бизнесом, выбрала около 120 инвестиционных проектов из 400 в рамках реализации инициативы Белоусова.

РСПП планирует в ноябре представить окончательный список инвестиционных проектов. Всего было представлено проектов на сумму около 40 трлн руб.

<https://rns.online/transport/avtodor-rasskazal-o-shemah-raboti-s-kompaniyami-po-initsiative-Belousova-2018-11-14/>

### ИНТЕРФАКС; 2018.11.14; ВС РФ ПРИЗНАЛ ВЪЕЗД НА ПЛАТНУЮ ДОРОГУ ДОГОВОРОМ С ЕЕ ОПЕРАТОРОМ

Выезд на платную дорогу означает заключение договора с ее оператором и согласие водителя оплатить свой проезд, следует из опубликованного в среду определения апелляционной коллегии Верховного суда (ВС) РФ по делу автовладельца, оспаривавшего правила проезда по платным дорогам.

Возможность заключить договор с оператором платной дороги, просто въехав на нее, закреплена в подпункте «а» пункта 4 правил оказания услуг по организации проезда транспортных средств по платным автомобильным дорогам и аналогичным участкам, утвержденных постановлением правительства РФ.

Эту норму в ВС РФ попытался оспорить Иван Гусев. Одна из сторон сделки - водитель - не осознает, какой именно договор и с кем заключает, поэтому, по его мнению, спорный пункт надо признать недействующим, приводится позиция заявителя в судебном определении.

Этот аргумент ВС отверг. Владелец платных автомобильных дорог обязан информировать пользователей о стоимости проезда по ним, об оказываемых услугах, о порядке, формах и системе их оплаты, написала коллегия со ссылкой на закон об автомобильных дорогах, поэтому контрагент водителю известен, следует из определения.

При этом бумаги подписывать нет необходимости, констатировала коллегия. С одной стороны, в законодательстве нет нормы о том, что договор на оказание услуг по организации платного проезда должен заключаться исключительно в письменной форме, говорится в апелляционном определении.

С другой стороны, гражданское законодательство предусматривает возможность заключения договора путем совершения лицом действий, свидетельствующих о намерении заключить договор, - конклюдентных действий. Возможность совершения сделок таким способом обусловлена их спецификой - невозможностью заключить отдельные письменные договоры с каждым потребителем из-за их большого числа и технологических особенностей услуг.

«В рассматриваемой ситуации такими действиями следует считать въезд пользователя на платную автомобильную дорогу», - говорится в определении со ссылкой на статью 158 Гражданского кодекса (ГК) РФ.

### ИНТЕРФАКС; 2018.11.14; ФАС УЛИЧИЛА 4 СТРОЙКОМПАНИИ ДАГЕСТАНА В СГОВОРЕ ПО ДОРОЖНЫМ КОНТРАКТАМ НА 8 МЛРД РУБЛЕЙ

Комиссия Федеральной антимонопольная службы (ФАС) России признала АО «Мостоотряд-99», ООО «Дорстройотряд-99», ООО НПО «Дормост» и ООО «Бурбау» (все - Дагестан) виновными в заключении и реализации антиконкурентного соглашения, которое привело к поддержанию цен на торгах на строительство, ремонт и содержание дорог и мостов на территории Дагестана (нарушение п.2. ч.1 ст.11 Закона о защите конкуренции).

Как сообщает пресс-служба ведомства, в результате деятельности картеля в ходе проведения 58 аукционов **министерства транспорта** Республики Дагестан и МКУ ЖКХ г.Махачкалы снижение цен было минимальным. Общая сумма контрактов, заключенных участниками картеля, составила около 8 млрд рублей.

«Косвенными доказательствами картельного сговора стали, в том числе, переписка сотрудников компаний, единые IP-адреса для подачи заявок на участие в аукционах и при использовании системы «удаленного банка», доверенности на получение цифровых подписей, выданные на одних (и тех же - ИФ) лиц», - отметил начальник управления по борьбе с картелями ФАС России Андрей Тенишев, слова которого приводятся в пресс-релизе.

Антимонопольное дело было возбуждено в июле 2018 года по результатам совместных проверок антимонопольных и правоохранительных органов ФАС России в Республике Дагестан.

В августе СУ МВД по Республике Дагестан возбудило уголовное дело по признакам преступления, предусмотренного пунктами «а», «в» ч. 2 ст. 178 УК РФ «Ограничение конкуренции». Материалы антимонопольного расследования будут направлены в республиканское СУ МВД для приобщения к уголовному делу.

### ТАСС; 2018.11.14; В УЛЬЯНОВСКЕ ПРИ СТОЛКНОВЕНИИ МАРШРУТКИ С ГРУЗОВИКОМ ПОСТРАДАЛИ СЕМЬ ЧЕЛОВЕК

Семь человек пострадали в среду в ДТП с участием маршрутки и грузовика в Ульяновске. Об этом сообщили ТАСС в пресс-службе управления МВД России по региону.

Ранее в пресс-службе ГУ МЧС по региону ТАСС сообщили, что, по предварительным данным, травмы различной степени тяжести получили пять человек. Детей среди них нет. Погибших в результате ДТП не было.

«Число пострадавших составляет семь человек. Среди них водитель маршрутки и шесть пассажиров», - сказала собеседница агентства.

По информации ведомства, авария произошла в Ленинском районе Ульяновска. По предварительным данным, ДТП произошло около 11:00 мск возле дома номер 107 по проспекту Нариманова. Водитель маршрутки Citroen совершил наезд на стоящий автомобиль Scania.

<https://tass.ru/proisshestviya/5791491>

### ТАСС; 2018.11.14; РЕКА СМЫЛА МОСТ В ПРИГОРОДЕ СОЧИ

Мост в селе Нижняя Шиловка в Адлерском районе Сочи обрушился, жертв и пострадавших нет, сообщил ТАСС в среду руководитель департамента транспорта и дорожного хозяйства Сочи Юрий Усачев.

«Жертв и пострадавших нет... Там есть альтернативные пути объезда, можно подъехать и с одной, и с другой стороны», - сказал Уcачев, уточнив, что обрушившийся мост расположен не на крупной автотрассе, а на дороге, ведущей в конкретное поселение.

Как сообщили в управлении ГИБДД по Краснодарскому краю, подтопление и обрушение части моста произошло в связи с повышением уровня воды в русле реки Чахцуцыр на четвертом километре автодороги Адлер - Нижняя Шиловка. В настоящее время движение по мосту перекрыто. «Сотрудники ГИБДД осуществляют регулировку движения автотранспорта по альтернативным путям объезда», - говорится в сообщении ведомства.

Как сообщили в пресс-службе ГУ МЧС по Краснодарскому краю, движение по мосту временно будет реверсивным.

«По предварительной информации, планируется в течение дня организация реверсивного движения на данном участке моста», - рассказали в пресс-службе.

По данным ведомства, на месте работают 35 представителей МЧС России, «Росдорстроя», Дагомысскго дорожного ремонтно-строительного управления.

Источник в местных структурах власти подтвердил, что движение действительно возможно. «Эта дорога соединяет села [входящие в состав Сочи]. Обвалилась левая тротуарная часть моста: вода после снегопада поднялась и подмыла опоры», - пояснил собеседник агентства.

<https://tass.ru/proisshestviya/5790924>

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ДЕНИС СКОРОБОГАТЬКО, ИЛЬЯ УСОВ; 2018.11.15; ГОСУДАРСТВО ВЫСТУПИТ В ТЯЖЕЛОМ ВЕСЕ; ГТЛК МОЖЕТ КУПИТЬ ВАГОННЫЕ АКТИВЫ НА 90 МЛРД РУБЛЕЙ

Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) предпринимает очередную попытку консолидировать рынок грузовых вагонов. Она намерена купить лизинговую Brunswick Rail Ильи Беляева и Первую тяжеловесную компанию (ПТК) Сергея Генералова в общей сложности за 90 млрд руб. В итоге ГТЛК может стать третьим по величине оператором вагонов в РФ с 77,3 тыс. вагонов. Эксперты не считают цену заоблачной, но недоумевают, зачем ГТЛК усложнять бизнес, заходя в сегмент прямого оперирования вагонами.

ГТЛК планирует купить контрольный пакет в оперлизинговой Brunswick Rail (100% у Amalgam Rail Investment Ильи Беляева), а также приобрести у структур Сергея Генералова его ПТК (управляет преимущественно парком более грузоподъемных инновационных вагонов), рассказали “Ъ” два источника, знакомых с ситуацией. В сентябре представители ГТЛК встречались с Brunswick и ПТК, говорит собеседник “Ъ”, после чего была нанята Ernst & Young, оценившая Brunswick в 26–29,5 млрд руб. (в зависимости от учета 4,1 тыс. фитинговых платформ), а ПТК – в 88,5 млрд руб. Цена, которую планирует предложить ГТЛК, содержит дисконт к оценке – около 20 млрд руб. за Brunswick и свыше 70 млрд руб. за ПТК, говорит источник “Ъ”. Слухи о том, что ГТЛК ведет переговоры с Brunswick, ходили по рынку еще летом, Brunswick признавала факт переговоров с рядом компаний, но заявляла, что предложения всерьез не рассматривает.

Это не первая идея консолидации рынка на базе ГТЛК. Компания претендовала на покупку «Трансфин-М» (третье место на рынке оперлизинга). Затем, рассказывают источники “Ъ”, наиболее вероятным претендентом был ВТБ, сейчас сделка приостановлена. Также ГТЛК – ключевой элемент схем, которые в разное время предлагал бизнесмен Александр Карманов (см. “Ъ” от 17 октября 2018 года, а также от 24 февраля, 17 марта, 20 апреля 2016 года).

В рамках планируемой сейчас сделки предполагается, что Brunswick оптимизирует структуру собственности, чтобы ГТЛК, приобретя одну из промежуточных структур Niezat Company Ltd, получила 100% в российских ООО «Брансвик Рейл», «Профтранс», «Спецтранссервис» и «Амальгам Рейл Менеджмент». За пределы сделки будут выведены фитинговые платформы, уточняет собеседник “Ъ”.

Похожая реструктуризация планируется в группе ПТК, где сейчас компаниями «Нитрохимпром» и «Восток1520» владеет ООО «Проминвествагон» через «ПТК-Холдинг», а «ВМ-Транс» и ТВМ принадлежат ООО «Промышленные активы». Предполагается, что «Промышленные активы» будут переданы под контроль «ПТК-Холдинга», 100% которого и купит ГТЛК.

В итоге ГТЛК консолидирует 77,3 тыс. вагонов и займет третье место по объему парка среди операторов, говорит собеседник “Ъ”. По его словам, организаторы сделки полагают, что она не увеличит вес госсектора в операторской отрасли, поскольку госбанки и так основные кредиторы покупаемых компаний (ВТБ у Brunswick, Сбербанк у ПТК). За счет масштаба она сможет сглаживать колебания ставок, считает источник “Ъ”, а после выплаты долга в 2024 году начнет генерировать свободный денежный поток, который к 2048 году превысит 1,7 трлн руб. Парк законтрактован надолго, и в течение пары лет ГТЛК не планирует ничего менять в деятельности компаний, добавил он. Другой собеседник “Ъ” говорит, что финансировать сделку по Brunswick планировал ВТБ (в банке от комментариев отказались).

Сделку планировали вынести на одобрение совета директоров ГТЛК 16 ноября, пока заседание не анонсировано. Это необходимо для подачи необязывающего предложения, поясняет источник “Ъ”, добавляя, что сделки планировали согласовать до конца ноября, а завершить – с получением согласия ФАС в декабре-январе. В ГТЛК и ПТК от комментариев отказались. Глава совета директоров Brunswick Rail Владимир Лелеков пояснил “Ъ”, что компания продолжает получать предложения от ведущих участников рынка, но «ни в ноябре, ни до конца года никаких сделок не планируется». В ФАС заявления от ГТЛК не поступали.

ГТЛК по итогам первого полугодия на шестом, а с учетом покупки «Нефтетранссервисом» парка ОТЭКО – на пятом месте среди оперлизинговых компаний, поясняет глава «Infoline Аналитики» Михаил Бурмистров. На 1 июля парк ГТЛК превышал 47 тыс. вагонов, из которых 36,7 тыс. передано в финансовый лизинг, 10,3 тыс.– в операционный, поясняет он. ГТЛК может стать лидером как в оперлизинге с более чем 47 тыс. вагонов, так и на рынке инновационных вагонов (почти 42% этого парка в РФ), добавляет господин Бурмистров. Оценку стоимости он считает весьма привлекательной с учетом масштабного роста цен на новые вагоны. Но, продолжает эксперт, лизинговый бизнес ГТЛК в железнодорожном сегменте достигает сверхконцентрации с покупкой ПТК – ее основного клиента, у которого основной долг приходится на лизинговые контракты самой ГТЛК. Также компания заходит в сегмент прямого оперирования вагонами, получая «Восток1520», и становится очень сложной по структуре бизнеса и малопонятной для инвесторов, добавляет он.

<https://www.kommersant.ru/doc/3799570>

### ТАСС; 2018.11.14; «РЖД ЛОГИСТИКА» ЗАПУСТИЛА КОНТЕЙНЕРНЫЙ СЕРВИС ИЗ ПРОВИНЦИИ ШАНЬДУН В МОСКОВСКУЮ ОБЛАСТЬ

АО «РЖД Логистика» расширила географию железнодорожных перевозок из Китая в Россию, осуществив 13 ноября первую отправку контейнерного поезда из города Цзыбо провинции Шаньдун, говорится в сообщении компании.

«РЖД Логистика» организовала «первую милю» доставки сорокафутовых контейнеров автотранспортом до станции Цзыбо, после чего 36 контейнеров были перегружены на железную дорогу.

Сформированный состав проследует по территории Китая, Монголии и России через погранпереходы Замын-Ууд и Наушки до станции Селятино (Московская область). Ожидается, что состав прибудет на станцию назначения через 14 дней.

Предполагается, что перевозки по новому маршруту выйдут на регулярную основу.

АО «РЖД Логистика» создано 19 ноября 2010 года в рамках развития логистического направления бизнеса холдинга «РЖД». Компания обеспечивает высокотехнологичный и надежный сервис перевозки, хранения и экспедирования груза по всему миру, занимается организацией цепей поставок, комплексным логистическим обслуживанием промышленных предприятий, а также перевозками мелких партий груза.

В 2017 году компания обработала 61 млн тонн грузов.

<https://tass.ru/ekonomika/5791234>

### ТАСС; 2018.11.14; РЖД ПЛАНИРУЮТ УВЕЛИЧИТЬ ЗАКУПКИ ЛОКОМОТИВОВ В 2019 ГОДУ БОЛЕЕ ЧЕМ НА 10%

«Российские железные дороги» в 2019 году планирует закупить 673 локомотива, сообщил заместитель генерального директора РЖД Олег Валинский на круглом столе газеты «Гудок».

«На 2019 год планируем приобретение 673 локомотивов», - сказал Валинский. Он напомнил, что на 2018 году РЖД планировали приобретение 610 локомотивов, но по факту закупка будет чуть меньше.

Согласно презентации Валинского, в 2019 году РЖД направят на приобретение локомотивов 88,6 млрд руб. - в частности планируется закупить 356 электровозов и 327 тепловозов.

Кроме того, замглавы РЖД сообщил что, в IV квартале 2017 года РЖД попробовали сделать конкурс между поставщиками локомотивов - ТМХ и «Синара», и первые 10 локомотивов купили уже на условиях контракта жизненного цикла. «Более того, мы в 2018 году все поездные локомотивы, за исключением маневровых, стали закупать у компаний «Синара» и ТМХ на условиях контракта жизненного цикла», - сказал он.

«Что касается торгов, для себя мы поняли, что специфика нашей совместной работы говорит о том, что не очень удобно на сегодняшний день и нам, и нашим партнерам производить закупки на основании конкурсных торгов. Поэтому на 2019 году мы пришли к общему мнению и согласовали с правительством, что технологии будут лежать в основании серийности локомотивов, их производительности, полигонов их обращения, а не результаты конкурсных процедур», - отметил он.

<https://tass.ru/ekonomika/5790895>

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, ОЛЬГА НИКИТИНА, ДМИТРИЙ КОЗЛОВ; 2018.11.15; МИНТРАНС ОПИСАЛ СЕВМОРПУТЬ ДО 2024 ГОДА; ВЕДОМСТВО СОСТАВИЛО ПЛАН РАЗВИТИЯ АРКТИКИ

Во исполнение указа президента по увеличению грузопотока по Севморпути (СМП) к 2024 году до 80 млн тонн **Минтранс** разработал проект сводного плана развития маршрута. Документ включает практически все заявленные государством и инвесторами проекты. Но у ведомств и экспертов к нему уже есть ряд замечаний. В частности, план не учитывает все потребности в ледоколах, не всегда достаточно детален, а ряд добывающих и инфраструктурных проектов уже пересмотрены.

**Минтранс** подготовил проект плана мероприятий для выполнения майского указа президента по развитию СМП и увеличению грузопотока по нему к 2024 году до 80 млн тонн в год. Документ в конце октября направлен в профильные ведомства и компании на согласование. В списке шесть ключевых морских портов СМП, которые должны обеспечить грузопоток,– Диксон, Дудинка, Мурманск, Певек, Петропавловск-Камчатский и Сабетта.

В перечень вошло 19 мероприятий со сроком реализации и исполнителями, по ряду проектов даны объемы и источники финансирования. Все они уже заявлялись государством или инвесторами, а крупнейший проект – строительство НОВАТЭКом СПГ-завода «Арктик СПГ-2» на 21,6 млн тонн за 103,8 млрд руб. Из проектов НОВАТЭКа указаны и строительство перегрузочных комплексов СПГ в Мурманской области и на Камчатке. Кроме того, в план вошли четыре СПГ-ледокола НОВАТЭКа и «Росатома» и строительство трех атомных ледоколов ЛК-60 (ответственные – Объединенная судостроительная корпорация и «Росатом»).

В числе частных проектов указаны строительство Арктической горной компанией Дмитрия Босова и Александра Исаева угольного терминала «Чайка» в Диксоне на 10 млн тонн за 18,6 млрд руб., обустройство «ННК-Таймырнефтегаздобычей» Эдуарда Худайнатова Пайяхского и Северо-Пайяхского месторождений, нефтяного терминала «Таналау» на 7,5 млн тонн за 8,9 млрд руб. В план внесены и проекты «Росатома» – продление срока ядерных установок судов техобслуживания «Атомфлота» за 250 млн руб., продление ресурса реакторов ледоколов «Ямал», «Таймыр» и «Вайгач» за 1 млрд руб. За большую часть проектов отвечает «**Росморречфлот**» – строительство аварийно-спасательных, лоцмейстерских и гидрографических судов ледового класса (65 млрд руб.), расширение судоходного канала в Сабетте (8,3 млрд руб.), съемка рельефа дна в Арктике (2,2 млрд руб.) и т. д.

В **Минтрансе** “Ъ” сообщили, что ведется разработка такого плана, он проходит межведомственное согласование. Минпромторг анализирует план, после чего определит, можно ли согласовать документ. В Минприроды заявили “Ъ”, что получили документ и формируют позицию, в Минфине “Ъ” переадресовали в **Минтранс**. В «Росатоме» (должен получить статус ответственного за развитие СМП) план получили и направили в **Минтранс** ряд замечаний и предложений. Минэнерго согласовало план с замечаниями, представив **Минтрансу** актуальную информацию по проекту Пайяхских месторождений. План должен более подробно иллюстрировать хронологию достижения грузопотока в 80 млн тонн в год, считают в ведомстве. В НОВАТЭКе отмечают, что правительство последовательно выполняет указ президента и план «является крайне важным». Компания не знакома с его заключительной редакцией, но в процессе разработки направляла свои предложения. Важно, чтобы в этом году план с четкой программой выполнения был утвержден, заключили в НОВАТЭКе.

Источники “Ъ” отмечают в плане ряд недоработок. В него не вошли необходимые для вывоза углеводородов по СМП еще два ледокола ЛК-60, сроки строительства которых выходят за 2024 год. Глава консультационного центра «Гекон» Михаил Григорьев считает, что план охватывает все ключевые проекты и сводит позиции ранее принятых решений как на федеральном уровне (строительство и продление ресурса атомных ледоколов, чтобы компенсировать задержку строительства новых, развитие портовой инфраструктуры и т. д.), так и на уровне компаний. Но запасы упоминаемого Северо-Пайяхского месторождения несколько лет назад списаны, и такого месторождения сейчас не существует, напоминает господин Григорьев, а бункеровка судов в Диксоне не обеспечена ни мощностями, ни потребностями. Акцент сделан на реконструкции канала порта Сабетта, но не рассматривается необходимость расширения пропускной возможности канала и создания системы навигационной безопасности, заключает он.

<https://www.kommersant.ru/doc/3799581>

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2018.11.14; «СОВКОМФЛОТ» ЗАКЛЮЧИЛ С БАНКАМИ ЕВРОПЫ СОГЛАШЕНИЕ О ПРОЕКТНОМ ФИНАНСИРОВАНИИ НА $149 МЛН

Группа «Совкомфлот» заключила кредитное соглашение с консорциумом из трех европейских банков на сумму 149 миллионов долларов на срок до 10 лет, сообщила компания.

«Группа компаний «Совкомфлот» заключила кредитное соглашение с консорциумом из трех европейских банков на сумму 149 миллионов долларов США на срок до 10 лет. В состав консорциума вошли ING Bank N.V. (Нидерланды), KfW IPEX-Bank GmbH (Германия) и Crédit Agricole Corporate and Investment Bank (Франция)», – говорится в сообщении.

Уточняется, что «Совкомфлот» направит привлеченные средства на строительство СПГ-газовоза типоразмера «Атлантикмакс» нового поколения грузовместимостью 174 тысячи кубометров СПГ, который будет эксплуатироваться в рамках долгосрочного контракта с французской корпорацией Total.

«Новое соглашение… позволит группе «Совкомфлот» продолжить развитие экспорта транспортных услуг и наращивать флот в сегменте танкеров-газовозов СПГ, стратегическом направлении для компании… будет способствовать дальнейшему укреплению ликвидности группы «Совкомфлот» и покрытию потребностей в финансировании ее инвестиционной программы», – приводятся в сообщении слова первого заместителя гендиректора – финансового директора «Совкомфлота» Николая Колесникова.

Группа компаний «Совкомфлот» - крупнейшая судоходная компания России, одна из ведущих в мире компаний по морской транспортировке углеводородов, а также обслуживанию шельфовой разведки и добычи нефти и газа. Компания на 100% принадлежит государству в лице Росимущества.

### РГ-НЕДЕЛЯ; АЛЕКСАНДР МЕЛЕШЕНКО; 2018.11.14; ДОТЯНУТЬСЯ ДО ЗВЕЗДЫ; СЕВЕРНЫЙ РЕЧНОЙ ВОКЗАЛ ОТРЕСТАВРИРУЮТ

Легендарное здание Северного речного вокзала на берегу Химкинского водохранилища обнесли строительными лесами - неравнодушные горожане тут же заволновались. Еще бы - этот памятник архитектуры восемь лет простоял закрытым, его даже хотели снести, а на освободившемся месте построить жилье и офисы. Но в итоге символ канала имени Москвы решено отреставрировать и вернуть ему былую славу. Подробности корреспондент «РГ» узнал прямо на стройплощадке.

За забором и строительными лесами кипит работа - шумят перфораторы, рабочие вскрывают старый рассохшийся паркет и сносят построенные в 1990-е годы перегородки. О роскоши и величии постройки сейчас напоминают только башня и торчащий из нее шпиль с пятиметровой звездой, украшенной серпом и молотом.

«Идут противоаварийные работы, - объясняет «РГ» замгендиректора «Мосгортранса» Роман Соболев. - Капремонт здесь проводился больше 40 лет назад, с 2010 года здание не эксплуатировалось. Проект реставрации проходит экспертизу и должен быть готов в декабре. В любом случае все элементы архитектурного облика будут восстановлены».

Этих элементов на самом деле много. У той же звезды на шпиле необыкновенная судьба - в конце 1930-х она венчала Спасскую башню Кремля и прямо оттуда переехала на здание вокзала. Под звездой на четыре стороны смотрят куранты и у них тоже богатая история - уникальный часовой механизм сняли с Воскресенского собора в подмосковном Волоколамске в те же 1930-е годы. Сейчас время на них застыло, но скоро стрелки снова придут в движение.

О былом значении речного вокзала говорит хотя бы тот факт, что на его стройплощадку трижды приезжал Иосиф Сталин. Был он здесь и на церемонии открытия в 1937 году, когда Москву впервые назвали портом пяти морей.

Здание вокзала специально сделали похожим на огромный белый корабль. При своих впечатляющих размерах он будто бы парил над водой - ощущение легкости создавали тонкие ажурные колонны, опоясывающие постройку. Сейчас они растрескались, а некоторые частично обвалились. Даже скульптуры на башне вокзала скорее пугают, чем впечатляют - краска слезла, верхний слой разрушился. С них уже сняли 3D-копии, а скоро демонтируют и отправят в реставрационные мастерские, туда же уедет и звезда с крыши.

Шпиль снова поднимут

Починят во время ремонта и другой уникальный механизм, который приводит в движение 27-метровый шпиль здания, - изначально задумывалось, что он будет находиться в поднятом состоянии во время навигации, а когда суда не ходят, шпиль станет уходить в глубь постройки. Механизм сделали настолько качественно, что он большей частью исправен и сейчас, хотя экспертам предстоит проверить его надежность и обновить детали.

«Сегодня телескопический шпиль опущен, но не до конца, - рассказал «РГ» директор филиала «Северный речной вокзал» ГУП «Мосгортранс» Александр Филонов. - Когда он поднят максимально, то высота здания со шпилем составляет 87 метров».

Интерьеры речного вокзала ценны не меньше, чем его внешний облик, и, к счастью, они хорошо сохранились. В зале ожидания, например, стены украшены оригинальными панно с выдержками из Конституции СССР о том, что советские граждане имеют право на отдых, образование, достойный труд и пенсию. А в зале бывшего ресторана целы фрески, изображающие старые корабли.

О другом ресторане, который находился на обзорной крыше вокзала, сейчас напоминают только ажурные светильники - впрочем, идею эксплуатируемой кровли реставраторы сохранят, и совсем скоро за отправляющимися кораблями снова можно будет наблюдать, сидя за столиком. Более того, культурную функцию здания сделают еще обширнее - откроют музей водного транспорта.

Пожалуй, больше всех обновления вокзала ждут пассажиры теплоходов, которые каждый год отправляются в путешествие от его причала. Сейчас во время навигации им приходится покупать билеты, проходить досмотр и ждать посадки в обычных мобильных павильонах, что доставляет немало неудобств. После реставрации вокзала эта проблема будет решена. Кроме того, обновленный вокзал станет частью единой транспортной системы Москвы - планируется, что от него будут регулярно отправляться небольшие суда в Подмосковье и другие регионы.

<https://rg.ru/2018/11/14/reg-cfo/kak-prohodit-restavraciia-severnogo-rechnogo-vokzala-v-moskve.html>

### ИНТЕРФАКС; 2018.11.14; ПОПРАВКИ О ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ 15 МЛРД РУБ. НА ПОДДЕРЖКУ РЕГИОНАЛЬНЫХ АВИАРЕЙСОВ В РФ ПРОШЛИ ВТОРОЕ ЧТЕНИЕ В ГОСДУМЕ

Госдума РФ на заседании в среду приняла в основном, втором чтении поправки в бюджет 2019-2021 гг., по которым авиакомпании, участвующие в программе субсидирования межрегиональных рейсов, получат за трехлетний период 25 млрд руб.

В первоначальной редакции бюджета фигурировала гораздо более скромная сумма - около 10 млрд руб., с выделением по 3,35 млрд руб. ежегодно. Согласно утвержденному в среду проекту, авиаперевозчики получат 7,85 млрд руб. в 2019 году, 8,35 млрд руб. - в 2020 г., 8,85 млрд руб. - в 2021 г., то есть в целом на 15 млрд руб. больше, чем предполагалось ранее.

В 2018 году на соответствующие цели было выделено 3,4 млрд руб. На прошлой неделе **Росавиаци**я сообщала, что по состоянию на 1 ноября авиакомпании-участники программы перевезли 530 тыс. пассажиров, использовав 2 млрд руб. субсидий.

Кроме поддержки межрегиональных рейсов, в РФ действует программа субсидирования авиаперевозок из европейской части страны на Дальний Восток, в Калининград и Симферополь. На нее, согласно проекту бюджета на предстоящую трехлетку, планируется направлять по 3,8 млрд руб. в год (всего 11,4 млрд руб.). В бюджете на 2018 год на эти цели было предусмотрено тоже 3,8 млрд руб., но позднее из резервного фонда выделили еще 400 млн руб., а в октябре **Минтранс** РФ сообщил о планах изыскать дополнительно 300 млн руб.

### ИНТЕРФАКС; 2018.11.14; АЭРОПОРТ ТОЛМАЧЕВО ВЫБРАЛ ПОДРЯДЧИКА ДЛЯ ПРОЕКТИРОВАНИЯ НОВОГО ТЕРМИНАЛА

ООО «Спектрум Холдинг» (Москва) спроектирует реконструкцию аэровокзального комплекса международных и внутренних воздушных линий аэропорта «Толмачево» (входит в холдинг «Новапорт») за 219,2 млн рублей, сообщается в материалах системы «СПАРК-Маркетинг».

ООО «Спектрум Холдинг» также является техзаказчиком строительства пассажирского терминала аэропорта в Саратове и консультантом по разработке терминала для лоукостеров в «Пулково» (Санкт-Петербург). В 2015 году компания была выбрана разработчиком проекта нового терминала аэропорта в Перми.

«Генподрядчику предстоит спроектировать все этапы реконструкции и сдать проектную документацию с положительным заключением государственной экспертизы до 30 октября 2019 года», - говорится в сообщении пресс-службы «Толмачево».

Проектировщик также должен представить три варианта дизайн-проекта фасада терминала.

Завершить закупочные процедуры по выбору генерального подрядчика по строительству планируется до конца декабря 2019 года, уточняется в сообщении.

Ранее сообщалось, что АО «Толмачево» объявило конкурс на проектирование реконструкции аэровокзального комплекса с начальной (максимальной) ценой 253,7 млн рублей.

Сообщалось также, что в мае 2017 года «Толмачево» уже объявлял конкурс на реконструкцию аэропорта. Его победителем стало новосибирское ООО «АТТА-проект», стоимость работ оценивалась в 120 млн рублей. Тогда ООО «Спектрум-Холдинг» заняло на конкурсе второе место.

В октябре 2018 года аэропорт «Толмачево» подал иск к ООО «АТТА-проект» о взыскании 121 млн рублей. Из общего объема исковых требований 37,2 млн рублей приходится на сумму неосновательного обогащения, 2,27 млн рублей - проценты за пользование чужими денежными средствами, 56,88 млн рублей - неустойку, 25,13 млн рублей - реальный ущерб.

Реконструкция нового терминала позволит увеличивать крылья здания, галереи, стерильные зоны. Стоимость строительства 1 кв. м терминальных комплексов вместе с современным оборудованием обходится в 150-200 тыс. рублей.

По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», ООО «Спектрум Холдинг» на 72% принадлежит компании «Инжиниринг констракшн менеджмент холдинг», зарегистрированной на Кипре, 26% принадлежит Петру Мазаеву, 2% - Владимиру **Иванов**у. Оба имеет доли и в других компаниях, входящих в ГК «Спектрум». Выручка и прибыль ООО «Спектрум Холдинг» не разглашаются, при этом доходы компании в 2017 году составили 1 млрд рублей, расходы - 941 млн рублей.

«Новапорт» планировал во II полугодии 2018 года начать реконструкцию аэродромной инфраструктуры в «Толмачево» на условиях концессионного соглашения с государством.

Аэропорт «Толмачево» входит в холдинг «Новапорт». В 2017 году увеличил пассажиропоток на 22% - до 5 млн человек.

### ИНТЕРФАКС; 2018.11.14; «АЭРОФЛОТ» В 2019Г МОЖЕТ НАЧАТЬ ИСПОЛЬЗОВАТЬ БИОМЕТРИЧЕСКИЙ КОНТРОЛЬ ПРИ ПОСАДКЕ НА РЕЙСЫ

«Аэрофлот» (MOEX: AFLT) в следующем году может начать использовать биометрический контроль пассажиров при посадке на рейсы в «Шереметьево», заявил замгендиректора авиакомпании по информационным технологиям Кирилл Богданов.

«Планируем использовать наши технологии биометрии. Что это такое. Все из вас проходят рамку спецконтроля на входе в «чистую зону» аэропорта. Я надеюсь, мы в следующем году сделаем так, что вы будете прикладывать свой посадочный, камера моментально сфотографирует ваше лицо, распознает - и уже на гейте достаточно будет приложить посадочный, камера сфотографирует и сравнит ваше лицо с тем, что было на спецконтроле. И если оно совпадает, вы проходите автоматически на посадку», - сказал К.Богданов, выступая на форуме «Крылья будущего» в среду.

По оценке компании, применение этой технологии позволит ускорить процесс посадки пассажиров примерно на 30%.

«А это важно, в первую очередь, для пунктуальности (авиакомпании - ИФ)», - заключил топ-менеджер.

Ранее **Минтранс** разработал нормативную базу, позволяющую использовать посадочный талон в электронном виде. Так, в силу положений приказа, посадочный талон может быть оформлен авиаперевозчиком в виде штрих-кода, направляемого на электронный носитель (смартфон, планшет). Однако проект подвергся критике МВД.

### ТАСС; 2018.11.14; «РОСЭЛЕКТРОНИКА» СОЗДАЛА СИСТЕМУ ПОСАДКИ САМОЛЕТОВ В СЛОЖНЫХ МЕТЕОУСЛОВИЯХ

Холдинг «Росэлектроника» (входит в «Ростех») получил сертификат **Росавиаци**и на новейший аэродромный комплекс для посадки самолетов в сложных метеоусловиях, внедрение разработки сократит эксплуатационные издержки и повысит безопасность полетов, сообщили ТАСС в пресс-службе «Ростеха».

«Комплекс СП-2010 предназначен для обеспечения посадки самолетов на аэродромы гражданской авиации и совместного базирования в сложных метеоусловиях в любое время суток, для формирования и обработки сигналов в аппаратуре применяются цифровые технологии. В новейшем комплексе использованы резонаторные антенны, на характеристики излучающего сигнала которых не влияют такие факторы окружающей среды, как влага, осадки, обледенение», - говорится в сообщении.

По словам исполнительного директора «Ростеха» Олега Евтушенко, это «первый в мире комплекс, не требующий уборки снега перед антеннами радиомаяка в зимний период, что обеспечивает сокращение эксплуатационных затрат».

Потенциальными заказчиками комплекса являются гражданские аэропорты России, Минобороны РФ, **Росавиаци**я, Роскосмос, а также зарубежные компании.

Один из разработчиков комплекса - челябинский радиозавод «Полет» - является единственным изготовителем основных средств радиотехнического обеспечения полетов для аэродромов государственной авиации. Сейчас радиолокационным и навигационным оборудованием производства ЧРЗ «Полет» оборудовано более 160 аэродромов в 31 стране мира.

«Росэлектроника» объединяет более 120 предприятий и научных организаций, специализирующихся на разработке и производстве радиоэлектронных компонентов и технологий, средств и систем связи, автоматизированных систем управления, робототехнических комплексов, СВЧ- радиоэлектроники, вычислительной техники и телекоммуникационного оборудования. Продукция холдинга поставляется более чем в 30 стран мира, в том числе страны Европы, Юго-Восточной Азии, Ближнего Востока, Африки и Латинской Америки.

<https://tass.ru/ekonomika/5791029>

### ТАСС; 2018.11.14; «ИРАЭРО» ОТКРЫЛА ЗИМНЮЮ РАСПРОДАЖУ АВИАБИЛЕТОВ ИЗ ВЛАДИВОСТОКА В МОСКВУ ЗА 11 ТЫС. РУБЛЕЙ

Авиакомпания «ИрАэро» начала зимнюю распродажу авиабилетов по маршруту Владивосток - Москва - Владивосток. Билеты со скидкой 12% можно приобрести до 12 декабря, сообщили в пресс-службе краевой администрации.

«Зимнюю распродажу авиабилетов по маршруту Владивосток - Москва - Владивосток начала авиакомпания «ИрАэро». Стоимость билетов снижена на 12%, теперь слетать в одну сторону можно за 11 тыс. рублей», - сказал собеседник агентства.

По данным краевого департамента транспорта и дорожного хозяйства, в регионе также продолжается продажа субсидированных билетов из Владивостока в регионы ЦФО. «**Министерство транспорта** РФ в ближайшее время направит дополнительные 300 млн рублей на реализацию программы субсидирования билетов до конца года, средства на эти цели были добавлены из федерального бюджета по обращению врио губернатора Приморья Олега Кожемяко», - уточнили в пресс службе департамента.

Ранее **Росавиаци**я сообщила, что программы субсидированных перелетов в города Дальнего Востока, в Калининград и Симферополь станут круглогодичными. «С учетом расширения сроков действия субсидирования полетов, **Росавиаци**и будут дополнительно перечислены 300 млн рублей. Еще 100 млн рублей уже выделены распоряжением правительства РФ. Таким образом, суммарно дополнительные 400 млн рублей позволят выставить в продажу до 31 декабря не менее 40 тыс. билетов», - уточнили в ведомстве.

В 2018 году полеты по спецтарифам в города Дальнего Востока, Симферополь и Калининград выполняют 12 авиакомпаний: «Аэрофлот», Red Wings, «Уральские авиалинии», «Алроса», «Сибирь», «Ижавиа», «Азимут», «Якутия», Nord Star, «Нордавиа», UTair и «Северный ветер».

Купить субсидируемый билет могут граждане до 23 лет, женщины старше 55 лет и мужчины старше 60 лет, инвалиды и сопровождающие их лица. Правительство РФ рассматривает возможность включить в категорию граждан, имеющих право на льготные авиабилеты, многодетные семьи.

<https://tass.ru/ekonomika/5791501>

### ТАСС; 2018.11.14; «Ъ»: РОСАВИАЦИЯ ВЫДАЛА БОЛЕЕ 30 НОВЫХ ДОПУСКОВ НА ПОЛЕТЫ ИЗ ПУЛКОВО

**Росавиаци**я выдала российским компаниям более 30 новых допусков на полеты из аэропорта Пулково, сообщает «Коммерсантъ».

По данным «Ъ», больше всего допусков получили авиакомпании, осуществляющие перевозку пассажиров в Китай. «Северный ветер» получил право летать два раза в неделю в Нинбо, Фучжоу, Ханчжоу, Чжэнчжоу и Шицзячжуань. 10 рейсов в Китай с частотой полетов от трех до пяти раз в неделю получила «ИрАэро». Кроме этого, «ИрАэро» может нарастить количество рейсов в Санью (с двух до шести раз в неделю), Хайкоу (с двух до восьми раз в неделю) и Шанхай (с одного до четырех раз в неделю). 12 направлений в Китай с частотой два раза в неделю может открыть Azur Air. Полеты в еще один город Китая - Хэфэй - может начать iFly.

Кроме этого, допуски на регулярные полеты по европейским направлениям получили лоукостер «Победа» (в Берлин), авиакомпании Red Wings (в Дюссельдорф и Амстердам) и «Ямал» (в чешский Брно).

Чартерные перевозки в Барселону из Пулково может начать авиакомпания «Нордстар».

<https://tass.ru/ekonomika/5790663>

### ТАСС; 2018.11.14; АВИАКОМПАНИЯ «ЯКУТИЯ» ПОДАЛА ЗАЯВКУ В РОСАВИАЦИЮ О СНЯТИИ ЗАПРЕТА НА ЗАРУБЕЖНЫЕ РЕЙСЫ

Авиакомпания «Якутия» направила в адрес **Росавиаци**и заявку на снятие введенного в начале ноября ограничения на выполнение международных рейсов. Об этом сообщил в среду журналистам генеральный директор авиакомпании Владимир Горбунов.

«Заявка на снятие ограничений проходит рассмотрение в **Росавиаци**и. Надеемся на положительное решение. Есть регламент рассмотрения таких заявок. Надеемся, что это произойдет в достаточно комфортные для нас сроки», - сказал он, уточнив, что заявка была направлена 6 ноября.

Горбунов добавил, что в период рассмотрения заявки существуют договоренности с рядом авиакомпаний на выполнение международных рейсов. В частности, ряд рейсов выполняются авиакомпаниями «ИрАэро», S7 Airlines, «Аврора».

По данным **Росавиаци**и, на регулярные международные рейсы авиакомпания реализовала около 450 билетов до конца текущего года. Ранее основной акционер авиакомпании - Министерство имущественных и земельных отношений Якутии - сменил гендиректора перевозчика. Ограничение действует с 5 ноября до устранения выявленных нарушений.

Воздушный флот авиакомпании «Якутия» состоит из пяти самолетов Boeing 737-800, шести - Ан-24РВ, трех - DHC-8-311 и четырех - RRJ-95LR-100. В январе - сентябре 2018 года авиакомпания перевезла 679,9 тыс. пассажиров, что на 2% меньше, чем годом ранее.

<https://tass.ru/ekonomika/5789965>

### ТАСС; 2018.11.14; АВИАКОМПАНИИ ЯКУТИИ НАМЕРЕНЫ ПРИОБРЕСТИ МОДЕРНИЗИРОВАННЫЕ ИЛ-114 ДЛЯ ОБНОВЛЕНИЯ ФЛОТА

Авиакомпании Якутии готовы выступить стартовым заказчиком модернизированных региональных самолетов Ил-114-300, которые станут заменой устаревающему флоту на базе Ан-24. Об этом сообщил журналистам в среду гендиректор авиакомпании «Якутия» Владимир Горбунов по итогам презентации самолета в **Министерстве транспорта** Якутии с участием представителей ПАО «Авиационный комплекс им. С. В. Ильюшина».

«Авиакомпания «Якутия» экстремально нуждается в замене флота после 2023 года, когда будет выходить [из эксплуатации] АН-24. Нам жизненно важно найти пути подхода к совершенствованию этого самолета, адаптации к условиям Якутии и сопредельных регионов. <…> Республика Саха (Якутия), объединяя усилий двух авиакомпаний, «Якутии» и «Полярных авиалиний», наверное, могла бы выступить стартовым заказчиком этого самолета», - сказал Горбунов.

По мнению Горбунова, это дало бы авиакомпаниям региона преимущества по стоимости самолета. «Этот самолет мы должны вылепить для себя, адаптировать не только с точки зрения условий эксплуатации, но и коммерческого интереса, стоимости», - сказал он. По мнению гендиректора авиакомпании, самолет должен быть в грузопассажирском исполнении из-за необходимости перевозки грузов и почты.

Горбунов уточнил, что авиакомпании Якутии определяют количество необходимых самолетов и заинтересованы в консолидированном заказе. «Чем больше самолетов закажем, тем больше скидка. В одиночку нам не стоит [заказывать]», - отметил гендиректор.

Ранее сообщалось, что модернизированный региональный самолет Ил-114 могут начать выпускать в 2023 году. Региональный самолет Ил-114-300 рассчитан на автономное использование в аэропортах, не оборудованных бетонным и плотным грунтовым покрытием полосы, что расширяет спектр его применения. Для эксплуатации воздушного судна в слабооборудованных авиаузлах в него встроен трап для посадки и высадки пассажиров.

<https://tass.ru/ekonomika/5790117>

### RNS; 2018.11.14; AIRBUS ОЦЕНИЛА ПОТРЕБНОСТЬ РОССИИ И СНГ В НОВЫХ САМОЛЕТАХ В 1220 БОРТОВ В ТЕЧЕНИЕ 20 ЛЕТ

Авиакомпаниям России и СНГ потребуется 1220 новых пассажирских самолётов в течение ближайших 20 лет, следует из прогноза французской авиастроительной компании Airbus, представленного на конференции «Крылья будущего». По оценке компании, их общая стоимость составит $175 млрд.

«Авиакомпаниям России и СНГ потребуется около 1220 новых пассажирских самолётов общей каталожной стоимостью $175 млрд», – говорится в прогнозе.

Согласно прогнозу, общий парк самолётов к 2037 году в России и СНГ увеличится с 857 до более 1700.

Среднегодовой рост пассажирских перевозок составит 4,1%, причем наибольший рост будет зафиксирован по рейсам в Латинскую Америку (+5,9%), Азиатско-Тихоокеанский регион (+5,4%) и страны Ближнего Востока (+5,1%).

Airbus ожидает, что потребность российских авиакомпаний в новых пилотах и техниках составит 23 тыс. человек, а в странах СНГ – 27,96 тыс. человек.

<https://rns.online/transport/Airbus-otsenila-potrebnost-Rossii-i-SNG-v-novih-samoletah-v-1220-bortov-v-techenie-20-let-2018-11-14/>

### RNS; 2018.11.14; ГЛАВА AIRBUS В РОССИИ ПОЛОЖИТЕЛЬНО ОЦЕНИЛ ПОЯВЛЕНИЕ САМОЛЕТА МС-21

Появление российского самолета МС-21 повысит конкуренцию на российском рынке, заявил журналистам глава российского подразделения французской авиастроительной компании Airbus Жюльен Франьятт.

«Мы приветствуем создание МС-21. У России огромная история самолетостроения. Мы думаем, что он создаст нам конкуренцию, но мы рады этому: появление нового конкурента способствует развитию наших собственных судов. Появление нового игрока на российском рынке, особенно если это российский игрок – это то, чему мы рады», – сказал он.

МС-21 – российский пассажирский самолет нового поколения вместимостью от 163 до 211 пассажиров, ориентированный на самый массовый сегмент рынка авиаперевозок. Производитель – корпорация «Иркут». Первый полет МС-21 совершил в мае 2017 года. В сентябре вице-премьер РФ Юрий Борисов сказал, что стартовый портфель включает в себя 175 заказов, а общий объем поставок лайнера может составить около 870 единиц.

В октябре Минпромторг России сообщил, что двигатель для МС-21 прошел сертификацию.

<https://rns.online/transport/Glava-Airbus-v-Rossii-polozhitelno-otsenil-poyavlenie-samoleta-MS-21-2018-11-14/>